

tweemaandelijks nautisch tijdschrift
revue maritime bimestrielle

31^e jaargang - nr. 207 - 31^e année - n° 207



NEPTUNUS

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten !!!



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.

NEPTUNUS

info marine

April 1985

Avril 1985



31e jaargang nr 5

31e année no 5

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Direkteur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman - M. Schottey

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

inhoud sommaire

Vie et mort d'un mythe, ou d'étranges histoires d'eau par(s) saint bernard du spuiikom	2
??? om de rode zee. door fkp(d) r. van houdt w.f.j.	7
fort st-marie	13
de zee en de kunst - de scheepsportretisten (II) door norbert hostyn	19
postzegelnieuws - de noordwestelijke doorvaart door eerste meester chef a. jacobs	23
le corps de marine au feu par henri anrys	27
maritiem panorama door henry rogie	35
il y a quarante ans - la fin des «loups girls» par j.m. de decker	41
woorden uit de zeemanskist - termen met betrekking tot de brandbestrijding aan boord door oppermeester j.b. dreesen	47

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73

Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73

300 F gewoon - normal

500 F steun - soutien

750 F ere - honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :

E. De Griek, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

Vie et mort d'un mythe, ou d'étranges histoires d'eau...

(s) Saint Bernard du Spuikom.

De tout temps, la mer a engendré des mythes, des légendes.

Des phénomènes marins inexpliqués, des navires qui disparaissent sans raisons apparentes intriguent l'homme et suscitent en lui un intérêt mêlé d'appréhension.

La croyance populaire s'empare de ces faits et colporte l'étrange, le fantastique, le mystérieux, l'imaginaire. Elle fait référence aux phénomènes de dérèglement magnétique, d'irradiation sous-marine, d'Atlantide submergée et habitée par quelque intelligence supérieure, aux créatures extra-terrestres, aux OVNI, aux monstres surgissants des abysses, au repli Espace / Temps etc. Toutes notions qui font déraiper la logique.

Mais l'homme, pour masquer ses craintes, spéculer sur ces aberrations.

Celles-ci sont d'ailleurs complaisamment employées dans des ouvrages d'auteurs spécialisés qui, à des fins commerciales, exploitent le côté mystérieux et merveilleux de ces récits fantastiques.

Leurs livres accréditent par exemple, la thèse de l'existence de parties d'océan où depuis des siècles, d'étranges phénomènes auraient été constatés.

L'une de ces zones, habituellement située au sud-est des Etats-Unis, est délimitée à l'ouest par la Florida, à l'est par Porto-Rico et au nord par l'archipel des... Bermudes!

Ce triangle, tour à tour équilatéral, rectangle ou scalène, englobe parfois aussi le Golfe du Mexique, ou les Açores, voire encore le nord de l'Ecosse. Selon les sources, il sera baptisé: Triangle des Bermudes, Triangle du Diable, Triangle de la Mort, Triangle Fatal, Zone Maudite, Cimetière de l'Atlantique, Limbes des Disparus, Mer de la Confusion, Port des Navires Perdus, Gouffre des bateaux de l'oubli et autres noms aussi évocateurs.

Les ouvrages consacrés à ce sujet sont nombreux; mais tous citent des arguments similaires et insistent sur les mêmes exemples.

Ceux des MARY CELESTE (1872); CYCLOPS (1918); MARINE SULPHUR QUEEN (1963); CITY BELL (1946); WITHCRAFT (1967); REVONOC (1958); STAVENGER; COMPASS ROSS etc., ainsi que les vols d'une Superforce en 1947, du STAR ARIEL en 1949, d'un DC3 en 1948 sans oublier le célèbre VOL 19 en décembre 1945.

Pendant longtemps on ne sut ou on ne voulut approcher la réalité pour expliquer tant de disparitions «mystérieuses». On peut cependant constater que souvent une tragédie est qualifiée de mystérieuse alors que des éléments ont été isolés de leur contexte et mis en exergue, afin de noyer la vérité sous les pires extravagances.

Il faut donc se méfier des pseudo-mystères, nés de l'imagination fertile de ceux qui prônent le merveilleux à tout prix.

Car il ne manque pas d'exemples de navires portés dis-

parus, mais qui furent retrouvés, ou dont la tragédie put être reconstituée par la suite. Citons ici les:

COPENHAGEN:

le plus grand voilier de l'époque, 5 mâts, 6.000 m² de toile pour 140 m.h.t. Quittant Rio de la Plata le 14 décembre 1928 pour l'Australie, il fut porté disparu le 22 mars 1929. Il aurait été aperçu au large du Chili en janvier 1930, près des Iles de Pâques en février et au large du Pérou en mars de la même année. Mais nulle part le voilier ne signala sa position.

Pourtant 10 ans plus tard, à 1.000 km. au sud-est de Tristan de Cunha, on retrouva une bouteille contenant un message signalant que le navire ayant subi de forts coups de vent d'est, par 47°7' Lat. sud et 2°14' long. est se trouvait encerclé et menacé par les glaces. Et que l'équipage l'avait abandonné le 28 janvier 1929!

CRYSTAL:

Epave d'un bateau de pêche (ou yacht) originaire de Fort Georges (Florida) qui fut retrouvée le 15 juillet 1968 à 150 milles à l'est de Jacksonville par le STURDY.

Le CRYSTAL avait disparu en 1964!

FLORENCE E. EDGET:

voilier abandonné au large des Iles sous le Vent et retrouvé 10 ans plus tard dans la Mer des Sargasses.

HERAT:

3 mâts italien en route vers Buenos Aires et qui disparut peu après son départ de la côte du Mississippi, le 19 juillet 1912. Mais il vint amarrer à Bridgeton (Barbades) le 12 février 1913, et son capitaine déclara avoir dérivé sans vents pendant 7 mois.

EVEREST WEBSTER:

3 mâts goélette dont on rechercha pendant de longues semaines en 1907, l'épave signalée dangereuse pour la navigation. Le QUEVILLY de Rouen la retrouva enfin, avec son équipage à bord, épuisé mais vivant!

WAIKATA:

vapeur qui disparut au large de Cape Town au même endroit où le WARATAH fit naufrage le 26 juillet 1909. On retrouva la WAIKATA à 5.000 km. de la côte africaine.

WYER G. SARGENT:

abandonné à Hatteras (côtes U.S.), il embouqua seul, le détroit de Gibraltar, après avoir parcouru 6.000 milles en 18 mois!

Ne tenons pas pour étrange que des navires fassent naufrage, mais les «entreteneurs de mythes» accréditeront aussi le cas du sous-marin français EURYDICE qui disparut le 4 mars 1970 au même endroit que le MINERVA en

1971, et que l'israélien DAKAR. Tous au large de Chypre. En effet, selon la théorie de I. Sanderson, il existerait non pas un triangle (ou losange) maudit mais une dizaine. Répartis en 2 ceintures situées de part et d'autre de l'Equateur, l'une de ces zones se plaçant justement au large de Chypre.

Les «irréductibles» tiendront également pour curieuse l'aventure de l'escorteur argentin MURATURE, qui établit en février 1960, un contact sonar avec un mystérieux sous-marin.

Mais cela ne rappelle-t-il pas les avatars qu'eut la Marine Suédoise avec d'indésirables visiteurs soviétiques?

Les noms de l'ALEXANDRE, du Cdt. MARCHAND, du VAGABOND etc. sont également cités. Du TEICHMOUTH ELECTRON aussi, ce yacht du navigateur Donald Crowhurst qui fut retrouvé vide à 1.000 milles au sud-ouest des Açores.

Mais pourquoi dans ce cas, les disparitions sans traces du navigateur belge Patrick Van Godtsenhoven sur TRISMUS en route vers l'Antarctique, ou d'Alain Colas en course autour du monde ne furent-elles jamais annexées à un quelconque mystère?

Il n'entre pas dans notre propos de détailler tous les naufrages dit «étranges». Tentons toutefois pour certains d'entrer eux de collationner des renseignements probants, afin d'analyser avec bon sens, les circonstances et le contexte véritable de ces tragédies.

Une approche rationnelle des causes de ces disparitions permet de conclure qu'elles peuvent être de 3 ordres: Météorologiques, Techniques et Erreurs Humaines. Trois facteurs agissant seuls ou de concert. En partant de ces postulats, on peut expliquer la majeure partie des cas. Quant aux autres, il manque parfois de preuves techniques. Mais la découverte sporadique d'épaves révèle les causes de leur naufrage après des années d'immersion. L'explication de la vérité reste donc toujours latente.

La lecture des statistiques des U.S. Coast Guards chargés de la surveillance d'une vaste région maritime comprenant e.a. le célèbre Triangle des Bermudes, nous informe que pas moins de 150.000 navires de tous types passent annuellement à l'est de la Floride, sans compter les milliers d'avions.

Il est exact qu'un certain nombre parmi eux disparaissent dans cette zone chaque année. Mais ce nombre représente un pourcentage minime de l'ensemble du trafic.

1. Disparitions dues aux causes météorologiques

Les euls facteurs météorologiques expliquent déjà de nombreux cas. Car malgré la haute technologie dont bénéficient les navires et avions modernes, ils demeurent vulnérables devant les éléments naturels. De plus, l'étude climatique de la partie d'océan qui borde la côte est de la Floride, démontre que les conditions y sont très particulières. En effet, la Floride est baignée par le Gulf Stream. Celui-ci, découvert en 1513 par le navigateur espagnol Alaminos, doit sa naissance au courant des Caraïbes et aux eaux de la Mer des Antilles qui se déversent par le canal de Floride. Là, il est extrêmement rapide et agité, capable d'effacer toute trace de naufrage en quelques instants. Il remonte ensuite jusqu'au sud de Terre-Neuve en s'étalant, puis dérive vers l'est devenant alors le Courant Nord Atlantique.

Le Triangle des Bermudes se situe à l'endroit où les eaux chaudes du Gulf Stream séparent le climat continental tempéré du climat sub-tropical qui règne sur la côte océanique du courant.

C'est également dans ce secteur que se produisent dans l'air, des rencontres entre les vents de l'océan et les courants chauds, près d'une masse continentale.

S'ajoute à cela, l'interaction du Jet Stream, dont l'existence n'est connue et étudiée que depuis la seconde guerre mondiale.

Il est formé par des courants d'ouest très rapides qu'on observe dans les couches élevées de la troposphère, (Entre 10 et 15.000 m.) aux latitudes sub-tropicales des 2 hémisphères. Ils peuvent se déplacer à plus de 500 Km./h.!

Une autre particularité de cette région (et aussi de celle située au large de la côte sud-est du Japon) est que les compas y indiquent le nord Vrai, au lieu du nord Magnétique.

Compte tenu de tous ces éléments, un bibliothécaire de l'Université de l'Arizona (U.S.A.), Laurence David Kusche, a réduit à néant toutes les légendes et fantaisies relatives aux disparitions dans cette région dans un livre intitulé «The Bermuda Triangle Mystery solved», qu'il publia en 1975 aux éditions Harper & Rox.

Il y décrit «... le caractère exceptionnel de l'environnement, où les tornades et les mini-ouragans sont fréquents et dévastent en quelques instants une surface d'une trentaine de kilomètres carrés à peine». Dans son livre, chaque mystère est réduit à un banal fait divers facilement explicable.

D'autres auteurs, comme James Steward Gordon, signalent encore «...qu'il y règne parfois des brumes vagabondes, des courants puissants et d'imprévisibles tempêtes, dont personne ne peut, semble-t-il prédire le soudain et redoutable déclenchement».

Récemment encore, une équipe de scientifiques a découvert l'existence de certains courants particuliers au sein même du Gulf Stream; courants baptisés «rings», et qui n'apparaissent que quelques jours par an!

On peut donc dire que les paramètres qui régissent les conditions climatologiques de cet environnement particulier sont fort complexes et que de surcroît, il reste encore bien des éléments à cerner pour comprendre et maîtriser totalement son système de fonctionnement.

Ce sont sans aucun doute ces conditions météorologiques exceptionnelles - alliées à des défaillances humaines et/ou techniques comme nous allons le voir - qui causèrent la perte de tant de navires et aussi du VOL 19, et du Martin Mariner parti à sa recherche.

Tel est l'avis d'un éminent météorologue belge, ancien de la R.A.F., qui a longuement enquêté sur place, à Fort Lauderdale en Floride.

Pour l'Adjudant Chef J. Metz, alias Mr. Météo, il n'y a rien de mystérieux ou d'explicable dans ces disparitions.

En effet, lorsque l'on replace les événements dans leur contexte historique dit-il, on apprend que Ford Lauderdale était une base aéronavale servant à l'entraînement de jeunes pilotes. Que parmi les 14 participants du 5 décembre 1945, seul le leader, le Lieutenant C.C. Taylor possédait plus de 2.000 heures de vol, dont quelques centaines sur ce type d'appareil qu'est le TBM Avenger. Mais il connaissait encore mal la région. Et vus du ciel, les milliers d'îles et archipels qui parsèment l'océan n'offrent aucun amerc utilisable en navigation.

En cas de défection du compas de bord (due à un orage magnétique p.ex.) il est pratiquement exclu de retrouver, seul, le cap menant à la base. Combien de pilotes chevronnés ne se sont-ils pas retrouvés au-dessus du Golfe du Mexique, croyant survoler le sud de la Floride!

De plus, lors du retour du Vol 19, il semble que les élèves-pilotes, suivant aveuglément leur chef, eurent à affronter des courants dont la vitesse fut sous-estimée. Ne pouvant plus alors préjuger de leur position exacte, après une dernière tentative de contact radio avec la base, les 5 appareils, à cours de carburant, amerrirent en un point indéterminable.

Ajoutons à cela, que le TBM Avenger avait non seulement la particularité de ne flotter que quelques instants avant de couler à pic, mais une rumeur circula à l'époque, prétendant qu'un seul des 5 appareils disposait encore d'un compas, les autres ayant été «cannibalisés» comme souvenirs de guerre.

Quant au Martin Mariner (12 heures d'autonomie) lancé à leur recherche il était connu pour sa conception défectueuse du système d'alimentation de fuel. Défaut qui, lors d'orages, de feux de St.Elme, ou autres étincelles, en fit exploser plus d'un en vol. Il avait d'ailleurs été baptisé à juste titre «Flying Bomb».

A la lecture d'une argumentation comme celle développée par Mr. Météo, - et il n'est repris ici que l'essentiel de ce qu'il a recueilli - le «mystère du Vol 19» s'estompe devant les faits et la vérité s'affirme.

Mais les conditions atmosphériques seules ne peuvent donc justifier tant de tragédies; si elles en sont souvent l'origine, elles agissent parfois de concert avec des:

2. Défaillances techniques et/ou mécaniques.

Pour analyser plus concrètement certaines tragédies, ou pour mieux comparer les circonstances de plusieurs disparitions qualifiées de mystérieuses, l'élaboration d'un fichier se révéla nécessaire.

On peut en effet y collationner des faits épars relatifs à différents navires disparus de par le monde.

Les éléments tirés de ce fichier permettent alors des conclusions éloquentes.

Comme dans le cas du naufrage du MARINE SULPHUR QUEEN et affaires connexes.

Le MARINE SULPHUR QUEEN (ex-ESSO NEW HAVEN) était un ex-tanker de la Classe T 2 (15.000 Tx) de l'U.S. Navy, construit en 1945, modifié ensuite par la Marine Transport Corporation et réaffecté au transport de soufre fondu. Ce soufre étant maintenu à l'état liquide dans des tanks par un système de chauffage. (180°).

Selon les sources consultées il mesurait 159 ou 162 m., il partit de Houston et disparut en avril 1963, ou quitta Beaumont (Texas) vers Norfolk pour disparaître le 2 février 1963. Ch. Berlitz affirme par exemple dans ses livres, que le temps était beau alors que d'autres sources disent que le cargo rencontra du gros temps dès le 4 février. Ou encore, qu'il n'envoya aucun message radio, alors qu'apparemment son armateur en capta au moins deux.

Il fut dit aussi qu'on ne retrouva pas de trace de ce naufrage, bien qu'en fait, un morceau de planche, une corne de brume et un gilet de sauvetage furent identifiés.

Plus tard, la thèse selon laquelle le navire avait explosé par suite d'un dégagement de gaz de soufre en pleine tempête, fut accréditée. Une pareille catastrophe sembla d'ailleurs avoir été évitée de justesse lors du précédent voyage!

D'autre cas «mystérieux» sont encore cités, comme ceux du HEWITT, du SOUTHERN DISTRICT, du V.A.FOGG etc. Mais si l'on compare ces exemples entr'eux, on constate que le 30 janvier 1922 le cargo HEWITT, qui transportait également du soufre, disparut lui aussi en route vers Norfolk; qu'un autre souffrier de 3.300 Tx. le SOUTHERN DISTRICT, parti le 2 décembre 1954 de Port Sulphur (Texas) suivit la même route que le MARINE SULPHUR QUEEN et disparut le 5 décembre 1954.

Que le V.A.FOGG, tanker du même type que le MARINE SULPHUR QUEEN, disparut lui aussi le 2 février 1973, dans le Golfe du Mexique, venant de Freeport au Texas. Mais ici on a la preuve qu'il explosa et coula en quelques minutes.

Pourquoi cette volonté de créer du mystère autour de

banals accidents de la mer, pour des naufrages où les tempêtes hivernales jouent probablement un rôle essentiel. Souvent même, cette obsession pousse certains à échaufarder les hypothèses les plus extravagantes. Ainsi pour le CYCLOPS par exemple. Ce cargo américain de 19.000 Tx. et de 180 m. de long quitta Bahia (ou Rio de Janeiro), le 21 février 1918 avec 10.000 tonnes de manganèse et 309 (ou 239!) hommes à bord.

Il fit escale le 4 (ou le 5) mars en rade des Barbades et repartit ensuite vers Norfolk. Il n'arriva jamais à bon port. Aucun message n'aurait été capté, ni aucune épave retrouvée, et le temps était beau. Toutefois, pour Laurence D. Kusche, le malheureux cargo aurait bien envoyé un dernier message radio, alors qu'il luttait contre vents et marées.

Des raisons évidentes furent admises pour expliquer un naufrage. Par gros temps, la cargaison, difficile à arrimer, ripa; une forte lame reçue sur la hanche embarqua des tonnes d'eau. Le navire chavira et coula brusquement. Pour certains, le CYCLOPS aurait toutefois sauté sur une mine, aurait été torpillé par un U - boot, ou aurait été saboté du fait de sa cargaison stratégique.

Si ces thèses sont plausibles, elles ne convainquent pas pour autant les nostalgiques de l'imaginaire. Ils parlèrent en effet d'une mutinerie contre le commandant de bord, le capitaine Georges Worley, dont l'équilibre mental et le comportement à bord laissaient à désirer.

On le prétendit félon, vu son origine allemande. Il s'appela en fait, Georges Wichman.

Quand un plongeur découvrit la coque crevée du CYCLOPS en 1968 au large de Norfolk, des irrédutibles affirmèrent qu'il s'agissait d'un autre navire baptisé CYCLOPS.

Ces mêmes nostalgiques parleront d'étrangers coïncidences en citant le paquebot VESTRIS, qui capta le dernier message radio (!) du CYCLOPS; et qui coula à son tour en novembre 1928, en route vers les Barbades; et pour le PROTEUS aussi, sister-ship du CYCLOPS qui disparut en 1941, la même année que le NEREUS.

La presse à sensation tiendra pour mystérieux, le naufrage du ANITA, ce charbonnier norvégien de 20.000 Tx. qui coula en mars 1973, allant de Newport (U.S.A.) à Hambourg, et pour lequel le Lloyd paya paraît-il \$ 3.000.000 aux armateurs.

Celui du NORSE VARIANT, qui appareilla deux heures avant le ANITA, son sister-ship, et qui lança un S.O.S. alors qu'il coulait à 150 milles au sud-est du Cap May.

Mais ici, un survivant raconta qu'une violente tempête s'était brusquement levée et que le cargo coula en 5 minutes.

Idem d'ailleurs pour le minéralier norvégien BERGE ISTRA (224.000 Tx., et 300 m.h.t.) qui disparut en décembre 1975, au sud des Philippines. Le 17 janvier 1976, après l'abandon des recherches, on retrouva par hasard au large de Sumatra, un canot de sauvetage avec 2 hommes à demi morts d'épuisement. Ils racontèrent que le 30 décembre, après deux violentes explosions à bord, leur navire se cassa en deux et coula rapidement. Ils purent se sauver car à ce moment ils se trouvaient tous les 2 sur le pont. Si dans ces deux cas, des témoins n'avaient été retrouvés fortuitement, le mystère annexait, une fois de plus, ces naufrages...

Si l'imagination est féconde en hypothèses pour entretenir un mythe, les experts maritimes ne trouvent pas étrange que des minéraliers lourdement chargés, subissant des tempêtes hivernales, puissent se casser et couler. Ou que leur lourde coque fatigüe, que des émanations de gaz explosent dans les soutes ou que la cargaison ripe lorsque le navire est mangé par la mer qui déferle.

3. Erreurs humaines et manigances.

Il existe enfin la longue liste des navires disparus, victimes des hommes. En effet, à côté des causes météorologiques et des défaillances techniques, les défaillances humaines sont responsables d'un grand nombre de drames de la mer. Les témoignages des acteurs de ces tragédies prêtent souvent à caution. Ils plongent volontairement leurs récits dans l'incohérence, laissant le champ libre aux hypothèses les plus folles, engendrant le *Mystère à dessin*. Pour couvrir des compromissions, des silences criminels, des faiblesses coupables ou quelque intrigue socio-économique.

Aussi, lorsqu'on examine quelques cas par le biais du facteur humain, l'intrigue se dénoue et le mystère disparaît inéluctablement.

Tel le cas des MARY CELESTE et DEI GRATIA, qui fut le premier exemple recensé de... baraterie!! Histoire célèbre entre toutes, qui fut curieusement à l'origine du Triangle des Bermudes, bien que se déroulant entre les Açores et le Maroc.

Il y eut les récits fantastiques, nés de témoignages vagues ou faux, mais dits de bonne foi, ou altérés par quelque intérêt particulier. Des navires comme le VIENNE, le MARLBOROUGH, l'AMIRAL CECILLE, le STAVENGER, le ROSALIE etc. y figurent en bonne place.

Le VIENNE appareilla de Rochefort le 10.12.1903 pour Toulon et fut porté disparu. Pourtant le 29 décembre 1903 un cargo norvégien le signala au large du Cap St-Vincent. Mais était-ce bien lui?

Le 3 mâts carré MARLBOROUGH quitta la Nouvelle Zélande pour l'Europe en janvier 1890 avec un chargement de viande de mouton.

Après avoir été vu près de Cap Horn en avril 1890, on perdit sa trace. Un voilier le recontra au large de Terre de Feu, sans voiles et avec des squelettes à bord. Quand? En octobre 1913, soit 23 ans plus tard. Selon des hypothèses, il aurait été pris dans des glaces pendant de nombreuses années avant d'être enfin libéré lors de la fonte de celles-ci. L'AMIRAL CECILLE, disparut dans un grain en 1904 alors qu'il était en remorque. Il fut finalement retrouvé. Mais 6 ans plus tard un vapeur, qui naviguait tous feux allumés mais sans personne à bord (!) l'aborda sans toutefois le couler. Bien plus tard, ce voilier brûlera, de nuit dans le Canal de la Martinière, alors qu'il était désarmé et sans personne à bord.

Le 3 mâts français ROSALIE fut porté disparu, en 1840, dans le Triangle des Bermudes. Il aurait été retrouvé intact plus tard, en route vers La Havane, sans équipage, sauf un canari.

Cependant, dans ce dernier cas, L.D. Kusche dit n'avoir jamais retrouvé de trace d'un quelconque ROSALIE, ni d'ailleurs d'un STAVENGER, ce cargo norvégien soi-disant disparu en 1931 au large des Bahamas, avec 43 personnes à bord!

Ces narrations, colportées et embellies par des générations successives constituent un légendaire de la mer particulièrement fécond en aventures extraordinaires. Il offre un vaste sujet d'investigations aux promoteurs de mystères, aux inconditionnels de mythes et aux irréductibles du surnaturel. Ils y puisent les éléments qui les confortent dans leurs fantasmes.

Il y eut des cas où le pillage ou la mutinerie se révélèrent être la clé d'un mystère jalousement gardé.

Comme celui de l'ISTRENNAN, navire-phoquier trouvé tous feux allumés au large du Cap Nord dont un rescapé confia sur son lit de mort, que l'équipage s'était entretué et avait pillé le navire.

Comme l'ASIATIC PRINCE, cargo de 7.000 Tx., qui quitta Los Angeles le 16 mars 1928 avec 48 hommes à bord et

qui disparut en route vers le Japon. Il fut probablement victime de pirates.

Comme le CAROLL S. DEERING, ce schooner de 5 mâts qui appareilla de Norfolk pour Rio en septembre 1920 et fut retrouvé échoué, le 31 janvier 1921 près du Cap Hatteras, vide d'équipage. Victime sans doute d'une mutinerie à bord.

Comme le voilier VAN STABEL, qui, toué de Glasgow le 1 février 1903 essuya un fort grain et se mit au plein.

Le lendemain il avait disparu, mais on retrouva 2 cadavres, dont un avait une balle dans la tête.

Comme le GRANEFORS, dont un officier de quart découvrit, le 30 juin 1969, tout le personnel de passerelle abattu. Il fut dit que l'équipage disparate se livrait à un vaste trafic à bord.

Des tragédies eurent des silences criminels et des faiblesses coupables pour origine.

Ainsi, lors du naufrage du TITANIC, la nuit du 14 au 15 avril 1912, 709 passagers seulement furent recueillis par le CARPHATIA.

On prétendit que le commandant du cargo CALIFORNIAN fut accusé de s'être trouvé cette nuit-là, à 20 milles du lieu du naufrage et de n'avoir pas porté secours. Mais il nia farouchement le fait, même sur son lit de mort, en 1962, année du 50e anniversaire de cette tragédie.

La même année mourut à Oslo le commandant Henrik Naess. En 1922, il commandait le chasseur de phoques (et contrebandier?) SAMSON et se trouvait lui aussi, sur les lieux. Confondant dit-il, le TITANIC avec les U.S. Coast Guards et se croyant dans les eaux territoriales américaines il prit la fuite, de peur des représailles...

Pour revenir au Triangle des Bermudes, il est à remarquer que parmi les disparitions qu'on lui attribue, un grand nombre d'entre elles concernent de petites embarcations. Le Triangle Maudit a bon dos pour faire éclorre le mystère, mais en fait, ces unités furent tout simplement les victimes de scandaleux trafics d'hommes sans scrupules.

A titre d'exemple, nous citerons le

CONNEMARA IV:

yacht mystérieusement abandonné à 400 milles au sud-ouest des Bermudes, en septembre 1955.

DRIFTWOOD:

cabin-cruiser de 11 m. disparu en janvier 1949 au large de Fort Lauderdale.

EVANGILE:

55 pieds, disparu entre Miami et Bermudes, en 1932.

HOME SWEET HOME:

Schooner de 21 m., disparu après une escale aux Bermudes, le 13 janvier 1955.

JOHN & MARY:

brick trouvé dérivant en excellent état, mais sans équipage, en avril 1932, à 50 milles au sud des Bermudes.

LUCKY EDUR:

disparu en 1971 dans le Triangle et retrouvé vide.

MAPLE BANK:

bateau de 20 m. trouvé vide d'occupants le 30 juin 1969, alors qu'il dérivait au nord des Bermudes.

REVONOC

yacht de 46 pieds du navigateur CONOVER (anagramme), disparu en décembre 1967 en vue de Key West.

SABA BANK

yacht de \$ 300.000, disparu sans trace dans le Triangle en mars 1974, avec 8 personnes à bord, lors de sa première sortie en mer.

VOYAGER II :

schooner de 20 m. disparu le 27 décembre 1945, dans le Triangle, à la même date que le VALMORE, un autre yacht.

WITCHCRAFT :

cabin-cruiser amarré dans le port de Miami. Il disparut, avec 2 personnes à bord, le 24 décembre 1967.

De par leur taille restreinte, ces bateaux sont certes plus sujets que d'autres aux caprices de la mer. De plus, comme ils relèvent généralement du domaine fluctuant de la plaisance, ils sont souvent barrés par des skippers sans grandes expériences. Et le contrôle de leurs allées et venues se révèle fort difficile pour les autorités portuaires..

Eb outre, depuis des décennies les côtes sud et Etats-Unis sont le théâtre d'importante trafics d'alcool, de drogues et de main-d'œuvre clandestine. Pour introduite illégalement ces marchandises aux U.S.A., les trafiquants volent de petites embarcations (ou des avions de tourisme), tuent l'équipage et le balancent aux requins, débarquent leur cargaison prohibée de nuit, sur une place déserte et abandonnent ensuite le yacht kidnapé, ou .. le coulent carrément !

Dans certains cas de disparitions, il fut soutenu sans raison, que des navires eurent une fin mystérieuse. Alors qu'en fait, ils furent tout simplement victimes d'erreurs de navigation.

Tels les BRANDEBOURG et Niki, qui coulèrent en janvier et février 1971 après abordage, devant Folkstone, avec un pétrolier à demi immergé. De nombreux accidents eurent lieu par temps de brouillard, dans des parages fort fréquentés ou mal connus des officiers de quart. En septembre dernier, devant nos côtes, un cargo soviétique manque de peu d'aborder l'épave du MONT LOUIS, pourtant fort bien balisée.

Des manquements à la discipline furent peut-être la cause indirecte de la perte du merveilleux 4 mâts-barque HERZOGIN CECILIE de l'armateur Gustav Erikson de Åland. Ce voilier se mit au plein sur les récifs de Ham Stone Rock (Devon), par nuit de brouillard, le 24 avril 1936. Apparemment, cet échouement ne fut pas dû à un dérèglement du compas magnétique ou à des courants de marée violents, mais il semblerait qu'au moment fatidique, aucun officier ne se soit trouvé sur le pont, étant tous occupés à arroser, plus que de raison, le succès d'une brillante traversée.

Parfois encore, certains naufrages exhalent un relent de mystère, bien qu'aucun élément concret n'étaye cette impression.

L'initié, le curieux éclairé y découvrira peut-être des indices ténus, qui sans être la cause matérielle du naufrage, n'en sont pas moins les catalyseurs occultes. Nous tenterons ici de cerner leur rôle véritable. Mais le propos est complexe et délicat à développer, car il ne peut être fait appel qu'à des suppositions prudentes pour définir ce que nous nommerons les :

Intrigues socio-économique - politiques.

Dans la plupart des cas, les experts révèlent publiquement les causes de naufrages : tempêtes, avaries, explosions, sabotages etc. Mais il y a des causes qui ne sont connues que par quelques initiés seulement. Par exemple pour tous les accidents impliquant des navires militaires, comme les sous-marins atomiques SCORPION, TRESHER etc., et... pour quelques tragédies civiles particulières.

Pour expliquer ces dernières, seule l'étude approfondie du contexte et des personnages permettrait, non de connaître la vérité, mais de recueillir un faisceau de présomptions.

Dans le cas du TITANIC, on sait de longue date que la cause de la tragédie fut un iceberg. Il n'y a là aucun mystère. Mais en replaçant ce drame de la mer dans son contexte, on peut se demander pourquoi il le heurta ? Souvenons-nous qu'à l'époque, ce transatlantique tentait de décrocher le Ruban Bleu, orgueil de toute compagnie maritime.

Et pour l'obtenir, il lui fallait naviguer vite, en suivant la route la plus courte. Supposition : celle la plus au nord possible ?

Il y eut la tragédie de LUSITANIA. Ce cargo de 32.000 Tx., soi-disant neutre, qui fut torpillé en Mer d'Irlande le 7 mai 1915 par le U - 20. Il coula en 20 minutes et 441 personnes sur 1978 (ou 761 sur 1959, selon les sources) y laissèrent la vie. Ne furent-elles pas les victimes inconscientes d'une cargaison stratégique embarquée secrètement à bord ?

De même que penser du naufrage du cargo HAMPSHIRE, coulé le 5 juin 1916, dans les Orcades, en route vers la Russie, avec à son bord le Ministre de la Guerre, Lord Kitchener et... £ 2.000.000 pour le Tzar. Les causes de cette tragédie ne sont-elles pas scellées par le sceau du Secret d'Etat ?

N'a-t-on pas laissé sous-entendre que le pétrolier libérien de 233.000 Tx., l'AMOCO CADIX, échoué le 14 mars 1978, aurait volontairement retardé les secours pour, en cas de perte, encaisser la prime d'assurance. Etant quand même voué à terminer ses jours dans un fjord, par manque de rentabilité.

Quelle est la responsabilité morale des hommes faisant naviguer des tankers comme les TORREY CANYON (13 mars 1967) ; OLYMPIC BRAVERY (13 mars 1976) ; GINO (28 avril 1979) ; etc. sous pavillon de complaisance libérien. De TANIO, malgache de 27.000 Tx., qui se cassa en deux, en mars 1980, au large du Finistère et dont un chroniqueur du Nouvel Observateur écrivait le 17 mars 1970. « (...le TANIO) est un vieux rafiot construit en 1958, de 22 ans donc, revendu par un groupe français à une société malgache, mais géré, assuré et affrété de telle manière que l'on ne sait plus très bien à qui l'on a affaire ».

Tous ces naufrages ne sont-ils pas le résultat criminel du mercantilisme des hommes ?

Actuellement encore, parmi les navires tenus pour disparus, combien de cargos, armés pour le «tramp», embarquent ou déchargent du matériel stratégique dans des ports de jeunes républiques frappées d'embargo par les grandes puissances. Navires qui souvent sont revendus et rebaptisés en cours de route et dont la cargaison elle-même, change de mains plusieurs fois avant la destination finale. Ignorants des connaissances, des «end-uses» et des droits maritimes et commerciaux. On se trouve ici confronté avec une situation rendue inextricable à dessein, où le pseudo-mystère a beau jeu pour couvrir complaisances et complicités.

Ces faits devraient être dénoncés et fustigés. Mais il apparaît souvent que si la vérité était rendue publique, loin de modifier les circonstances, des révélations pernicieuses pourraient ternir la carrière ou la réputation d'honnêtes capitaines, ou impliquer des responsabilités aux plus haut niveau.

La matérialité des faits énoncés prouve donc à suffisance que le mythe du Triangle des Bermudes est peu crédible. Mais pour les inconditionnels de légendes, n'est ce pas dissiper un peu de poésie... ?

??? om de Rode Zee.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld met hypothesen.

FKP(D) R. VAN HOUDT W.F.J.

Tijdens de zomermaanden van 1984 grepen in de Rode Zee meerdere, geheimzinnige onderwatertploffingen plaats.

Ze deden het vermoeden ontstaan dat er een clandestiene mijnenlegoperatie uitgevoerd was.

Bekend werd dat o.a. volgende schepen betrokken waren bij de incidenten:

9.7.84

Knut Jespersen (S.U.) nabij het Zuidelijk einde van het Suez-kanaal.

De gezagvoerder meldde een onderwatertploffing welke hij toeschreef aan een mijn. Het schip gaat voor anker nabij Adabeyia in de golf van Suez. Duikers kunnen na onderzoek geen bevestiging geven van de verklaring van de kapitein.

± 2.7.84

Rose Schiaffino (Fr.) Golf van Suez.

Meldde alleen een onderwatertploffing en vervolgde zijn reis. Het schip zou eerst veel later gedroogd worden voor een normale onderhoudsbeurt.

27.7.84

Medi Sea (Lib.) 29.30N-32.36.8E.

Meldde een mijnontploffing op 200 m afstand om 15.10 (plaatselijke tijd). Er was lichte schade aan de schakelborden en aan de hulpmotor. Het schip vervolgde zijn weg.

27.7.84

Meiyo Maru (Jp.) 29.34.8N-32.34E.

Meldde een onderwatertploffing om 19.25 (plaatselijke tijd). Onderzoek bracht slechts lichte schade aan het licht en het schip voer verder.

28.7.84

Big Orange 12 (Pan.) Golf van Suez.

Meldde onderwatertploffing. De opgelopen schade kon niet ter plaatse hersteld worden. Het schip werd later opgesleept naar Dubai/Sharjah voor reparatie.

28.7.84

Limera (Lib.) Ter hoogte van Raz Shukier.

Meldde ernstige schade ingevolge onderwatertploffing. Naast losgeslagen motoren werd ook de waterdichtheid verstoord. De machinekamer liep gedeeltelijk onder. Tijdelijke herstellingen werden uitgevoerd en het schip vervolgde zijn weg naar Jeddah. Na ontlading wees verder onderzoek ernstige schade aan.

31.7.84

Tang HE (Chin.)?

Hui Yang (Chin.)?

en **Dai Hong Dan** (N. Kor.)?

Meldde mijnexplosies en schade doch vervolgden hun weg. Over de identiteit van de vaartuigen heerste enige tijd verwarring en de plaats(en) waar de incidenten plaats grepen is (zijn) niet nauwkeurig bekend.

31.7.84

Peruvian Reefer (Baha) 13.47N-42.57E.

meldde onderwatertploffing welke schade veroorzaakte.

2.8.84

Kriti Coral (Gr.) 13.54N-42.57E.

Meldde zeer zware onderwatertploffing waarbij het schip uit het water werd gelicht en dit om 13.15 (plaatselijke tijd). Het schip stevende met verminderde vaart naar Mokka. Aan de romp werd geen schade vastgesteld maar de machinekamer, de luiken en de laadinrichting bleken voor verder gebruik onklaar. Later verliet het schip Mokka op sleep.

2.8.84

Porti Caller (Gr.) vóór kust van N. Yemen.

Middle East News Agency meldde dat schip beschadigd werd door mijnontploffing.

2.8.84

Norshan Ban (Turk.) vóór kust van N. Yemen.

Middle East News Agency meldde dat dit schip licht werd beschadigd door ontplofende mijn.

2.8.84

Morgul (Turk.) 13.45N - 43.00E.

Meldde schade opgelopen te hebben door mijnexplosie. Herstelde zelf ter plaatse en trachtte zijn weg verder te zetten. De motor begaf het in positie 14.08N-42.29E. Uiteindelijk bereikte het schip de buitenhaven van Hodeida waar de herstelling aan de motor op 7.9.84 nog steeds niet beëindigd was.

2.8.84

Georg Schumann (G.D.R.) 13.22N-42.59E.

Meldde schade aan voortstuwing als gevolg van onderwatertploffing. Het vaartuig werd opgesleept naar Hodeida.

2.8.84 Oceanic Energy

(Lib.) 18.15N-40.10E.

Meldde door mijn getroffen te zijn, vroeg sleepboothulp. Bereikte Jeddah op 13.8.84 nadat (een deel van?) de opvarenden het schip verlaten hadden. Bij de explosie verloor één bemanningslid het leven. Na onderzoek door duikers van de U.S. Navy werd vooropgezet dat het niet om een mijnexplosie ging doch dat de schade veroorzaakt werd door het ontploffen van een tank in het voorschip.

2.8.84

Valencia (Sp.) Golf van Suez.
Meldde mijnexplosie.

2.8.84

Join Frost (Nl.) Fairway-buoy Hodeida.
Meldde dat 5 of 6 schepen in de omgeving door mijnen getroffen werden en dat één hiervan gezonken is. Later werden deze mededelingen «null and void» verklaard. (Positie Hodeida 14.49N-42.55E blijkbaar is dit schip getuige geweest van de incidenten met **Kriti Coral**, **Morgul**, **Georg Schumann** en mogelijk **Oceanic Energy**).

6.8.84

Bastion (S.U.) 13.31N-42.58E.
Meldde mijnontploffing, blijkbaar met geringe schade. Later werd aangelegd te Aden.

11.8.84

Jozef Wybicki (Pol.) op weg naar Jeddah.
Meldde mijnontploffing met schade in de motorruimte.

11.8.84

Egyptische destroyer (Eg.) 27.50N-34.00E
Nam mijnontploffing waar. Meldde geen schade of slachtoffers.

15.8.84

Theopoulos (Cyp.) 13.28N-42.57E.
Meldde geraakt te zijn door «onderwaterbom» waarbij de machinekamer zwaar beschadigd werd.

???

Este (Pan.) Vóór Raz Shukeir 09.8N-33.19.3E.
Meldde op 17.8.84 - nadat het schip de Rode Zee verlaten had - in vermelde positie machineschade opgelopen te hebben ingevolge mijnontploffing. (Blijkbaar is een fout geslopen in de aanduiding der positie. Daar het vaartuig Suez verliet op 26.7.84 voor Jeddah waar het op 29.7.84 aankwam en deze haven opnieuw verliet op 3.8.84 en het - na doorvaart van het Suez-kanaal - Port-Saïd verliet op 6.8.84 zou de ontploffing gesitueerd kunnen worden op 27.7.84 in positie 29.08N - 33.19.3E, plaats en tijdstip waar de incidenten met **Medi Sea**, **Meiyo Maru**, **Big Orange 12** en **Linera** zich voordeden. Met zekerheid kan dit evenwel niet blijken uit de persberichten).

— Bij deze opsomming dient onmiddellijk de bedenking gevoegd dat ze zeer waarschijnlijk onvolledig is. Aangenomen kan worden dat sommige vaartuigen welke ontploffingen waarnamen, doch zelf geen of weinig schade opliepen, hiervan géén melding maakten om oponthoud vóór de doorvaart door het Suez kanaal te vermijden. Mogelijk dat dit o.a. met de **Este** het geval was.

— Een tweede bedenking is dat de autoriteiten welke bij de verschillende onderzoeken betrokken waren aanvankelijk zeer ongaarne toegaven dat de veilige vaart in de Rode Zee en bijzonder in het Suez-kanaal bedreigt was. De schade aan boord van de **Oceanic Energy** werd - volgens het onderzoek van de U.S. Navy duikers - veroorzaakt door een inwendige ontploffing. Doch was deze zelf niet veroorzaakt door een mijnexplosie onder of nabij het schip? Plaats en tijdstip van het gebeuren beletten dit uit te sluiten.

— Een derde bedenking is dat de verschillende incidenten plaatsgrepen in twee wel omschreven zeegebieden, nl vóór de kust van Noord-Yemen enerzijds en anderzijds in de golf van Suez.

— Een vierde bedenking is dat de ontploffingen veelal - lichte - schade veroorzaakten of op zekere afstand van de waarnemer gebeurden. Enkel **Join Frost** maakte melding van een vaartuig dat zou gezonken zijn.

— Van Egyptische zijde werd aanvankelijk vooropgezet dat de ontploffingen te wijten waren aan activiteiten i.v.m. pe-

troleumexploratie. Deze houding is te begrijpen doordat ingevolge de Golf-oorlog de inkomsten van het Suez-kanaal reeds enigszins gedaald waren en dat ter zelfdertijd een grote financiële inspanning geleverd werd (en nog wordt) om het kanaal nogmaals 50 meter te verbreden. Een bijkomende inkomensderving zou dus vast erg ongelegen komen.

— De britse Admiraliteit kondigde twee «Radio Navigational Warnings» af:

(a) Hydropacs 1017 Gulf of Suez
en (b) Hydropacs 1031 Red Sea

«... There have been unconfirmed reports of explosions...»

— Later kondigde ze een «Correction to the Volumes of Admiralty Sailing Directions» af:

«... Evidence suggests that mines are responsible...»

— De gebruikte - voorzichtige - formuleringen weerspiegelen getrouw de sfeer van onzekerheid - en onwetendheid - welke de gebeurtenissen omringde.

— Alhoewel een twintigtal schepen schade opliepen, bleek het risico niet voldoende toegenomen om de verzekeringsmaatschappijen er toe te bewegen hun premies te verhogen. De Britse zeelieden kregen geen genoegdoening toen ze voor vaart in het gebied 100% oorlogsrisico-premies vroegen aan de scheepseigenaars. Deze zagen ook niet de noodzaak in hun schepen uit de Rode Zee weg te houden. Voor zover bekend, heeft enkel de rederij A.C.T. enkele containerschepen om Kaap de Goede Hoop gezonden; hierbij kwamen de verhoogde uitgaven aan brandstof nagenoeg overeen met het bedrag der - nu niet te betalen - doorvaartrechten voor het Suez-Kanaal.

— Eerst toen duidelijk was dat de financiële vrees van Egypte ongegrond was, werd openlijk over «mijnen» gesproken.

— Nu bleek - opnieuw - dat de eigen Mine Countermeasures M.C.M. van dit land volstrekt ontoereikend waren om de veiligheid van de koopvaardij in de eigen wateren te waarborgen. Ook werd aangetoond dat de vaart door het Suez-kanaal kon bedreigt worden door clandestiene acties die op ruim 1200 zeemijl afstand er van gevoerd werden.

— Ook de andere oeverlanden van de Rode Zee voelden hun maritieme verbanden in gevaar gebracht en beseften dat ook zij niet uitgerust waren om aan dergelijke toestand het hoofd te bieden.

— Door dit alles ontstond een zeer onbehaaglijke toestand en er werd besloten:

a. een conferentie bijeen te roepen van de Ministers van Buitenlandse Zaken van de oeverlanden van de Rode Zee en wel te Khartoem op 16 september 1984.

b. beroep te doen op vreemde mogendheden met het oog op de noodzakelijke mijnenbestrijding.

— Dit laatste was voorheen ook reeds gebeurd naar aanleiding van de opeenvolgende veldtochten welke in het Suez-gebied gevoerd werden. Deze maal echter had het probleem een gans nieuwe dimensie gekregen; deze van geheel de Rode Zee met gans haar uitgestrektheid. Vooral haar lengte - bijna 1300 zeemijl - deden duidelijk de noodzaak van een grootscheepse, degelijk georganiseerde mijnenbestrijdingsoperatie naar voren komen.

— Ondertussen waren zeer weinig «concrete» gegevens beschikbaar. De zeeverslagen van de gezagvoerders der koopvaardijsschepen welke bij de incidenten betrokken waren deden eigenlijk meer vragen rijzen dan ze er beantwoorden. Vooral over de aard der springtuigen heerste de grootste verwarring. De mogelijkheid dat het om drijvende mijnen zou gaan werd geenszins uitgesloten. Indien dit zo was, was er ook het gevaar niet denkbeeldig dat ze in het gebied zouden blijven zwalpen tot de laatste ervan haar slachtoffer zou hebben gevonden.

— Men tastte dus volledig in het duister omtrent het type (of types) mijn dat aangewend was. Ook hun aantal, ligging, wijze tot ontploffen brengen en andere technische factoren vormden even zovele raadsels. Dit gold eveneens voor de wijze waarop ze ter plaatse werden gebracht en door wie dit geschiedde. Ook de bedoeling van het hele opzet vormde een mysterie.

— Tal van meningen werden vooropgezet, doch het waren enkel «vooropgezette meningen». Harde gegevens welke deze «a priori»-opvattingen dienden te ondersteunen, ontbraken. Zware beschuldigingen werden geuit tegenover sommige landen en door deze laatste krachtdadig van de hand gewezen. Uiteindelijk vorderde «De Heilige Oorlog» - een organisatie welke reeds gekend was voor haar fanatieke politiek-godsdienstige opvattingen en haar keiharde militaire-en terreur-acties - de verantwoordelijkheid voor de ganse toestand voor zich op. Er werd gedreigd de mijnenlegoperatie te herhalen. Met betrekking tot het aantal springtuigen werden verschillende uiteenlopende getallen genoemd «meer dan 100» en «200» zijn zowat de uiteinden. Deze verklaring diende dus de kwestie van de verantwoordelijkheid te regelen, doch kwam ze overeen met de werkelijkheid?

— Was het geen dwaalspoor om de aandacht af te leiden van het feit dat geleidelijk meer en meer aanwijzingen in één enkele welbepaalde richting wezen? Libië!!

— Egypte had namelijk de meldingsplicht van gevaarlijke scheepsladingen ingesteld en afgekondigd dat schepen welke zich aan deze plicht onttrokken het gebruik van het kanaal ontzegd zou worden voor een periode van twee jaar. Dit was geen holle dreiging en vóór het einde der maand augustus 1984 werden minstens 24 schepen doorzocht. (Verklaring van Mohamed Adel Erzat, voorzitter van de Suez-kanaal Autoriteit op 26 augustus 1984).

— Indien nu zou blijken dat Libië werkelijk bij het mijnenleggen betrokken was zou de dan op haar toe te passen Egyptische maatregel een ernstige beknotting van de Libische maritieme verbindingen inhouden!

— Reeds eerder had Egypte verdenkingen aan Libisch adres geuit, nl. nadat tijdens het eerste deel der maand augustus 1984. Egyptische deskundigen enkele «springladingen» gevonden en onderzocht hadden.

— Een bijkomend argument voor het Egyptische standpunt werd geleverd door het naspeuren der scheepvaartbewegingen. Het Libische Ro/Ro-schip **Ghat** ondernam tijdens de maand juli 1984 een tocht waarbij het in die gebieden vertoefde waar later de mijnen zouden ontploffen. Toen het schip zich eind augustus 1984 te Marseille bevond werd het aan de ketting gelegd op verzoek van de Franse rederij «Marseille Fret». Van deze gelegenheid werd blijkbaar gebruik gemaakt om een onderzoek in te stellen doch de resultaten hiervan bereikten de openbaarheid niet. Dit is ook niet verwonderlijk indien men bedenkt dat zowel Frankrijk als Libië bij het konflikt in Tsjad betrokken waren en ze juist op dat ogenblik pogingen ondernamen om zich te desengageren. Voor het grote publiek zal het dus wel voor altijd een raadsel blijven of dit Libische vaartuig al dan niet bij de mijnenlegoperatie betrokken was.

— Ondertussen was de mijnenbestrijdingsoperatie op gang gekomen.

— De U.S.A. had reeds een hydrografisch vaartuig (**Harkness**) ter plaatse en zes RH-53D mijnenbestrijdingshelicopters werden overgevlogen samen met vijftien deskundigen. Later zou het transportschip **Shreveport** nog vier RH-53D en speciale uitrusting aanvoeren.

— Noord-Yemen zette een mijnenbestrijdingsvaartuig in en richtte een noodverbindingscentrum in te Hodeidah met het oog op de hulpverlening aan getroffen schepen.

— Frankrijk zond twee «tripartite» M.C.M. vaartuigen. (**Eridan** en **Cassiopée**).

— Vier Britse M.C.M. vaartuigen zetten koers naar de Ro-

de Zee (waaronder **Gavinton** van de «-ton» klasse).

— Italië zond eveneens M.C.M. schepen (waaronder **Man-go**).

— Saoedië-Arabië zetten eigen mijnenbestrijdingsvaartuigen in (vier beschikbaar).

— De U.S.S.R. zond de helicopter-carrier **Leningrad** met twee mijnenbestrijdingshelicopters van het type Mi-14 Haze-B als deklust.

— Ook Nederland zond twee «tripartite» mijnenjagers (**Haarlem** en **Harlingen**). Dit land zond eveneens Fokker F-27 MP vliegtuigen.

— Op deze wijze kwam een zeer uitgebreide mijnenbestrijdingsmacht tot stand. Over de wijze waarop ze aangewend werd kan echter wel één en ander gedacht worden. Het coördineren van de acties stelde heel wat problemen.

— De U.S.S.R. opereerde vanuit Zuid-Yemen in het Zuidelijk deel van de Rode Zee. Ze beschikt over een vlootbasis in de Dahlak-archipel vóór Massawa op de kust van Eritrea. Ze schijnt vooral de beveiliging van deze sector op het oog te hebben gehad. Door haar aanwezigheid werd ook bekomen dat andere vlooteenheden geen enkele reden meer hadden in deze zone de lucht te komen opsnuiven.

— Soedan zou - ingevolge een bestaand defensie-pact Egypte helpen bij het zoeken naar mijnen en de acties der beide landen zouden dientengevolge gecoördineerd dienen te verlopen. De materiële inbreng van eerstgenoemd land zou echter eerder gering blijken. Op andere vlakken is de samenwerking veel hechter.

— De Internationale Interventie Raad van Kairo groepeerde Egypte, de U.S.A. en Groot-Britannië. Hier werden de activiteiten in het gebied van de Golf van Suez georganiseerd.

— Van de Fransen is bekend dat ze graag meer op zichzelf werken. Ze ontplooiden hun activiteiten meer zuidelijk. Dit houdt misschien verband met hun aanwezigheid in Djibouti.

— Van een ander land is bekend dat het zijn acties naar Jeddah en later naar Soedan verlegden toen bleek dat toen zijn schepen ter plaatse kwamen er in de Golf van Suez eenvoudig geen plaats meer was.

— Uit het verloop der operaties zou verder blijken dat ze door strenge geheimhouding werden omgeven. Wel werden foto's en films getoond, doch deze gaven kennelijk niet weer wat er werkelijk op het terrein gebeurde.

— Indien deze houding tegenover de pers begrijpelijk lijkt, blijkt ze ook tussen de deelnemende landen onderling bestaan te hebben en dit is minder goed te praten.

— Dat deze «geheimdoenerij» werkelijk bestaan heeft en dat ze ook werkelijk «roet in het eten» wierp blijkt duidelijk uit de chronologie van enkele feiten.

— 13.9.84

Blijkbaar waren nog steeds geen mijnen gevonden (verklaring van Egyptische Minister van Landsverdediging) en de Conferentie van Khartoem, voorzien voor 16.9.84 werd verdaagd (Dienden deel te nemen: Egypte, Saoedië-Arabië, Noord-Yemen, Jordanië, Djibouti, Somalië en Sudan).

Uiteindelijk ging de conferentie door met vertraging.

— 22.9.84

De Italiaanse Minister van Landsverdediging kondigde aan zijn mijnenjagers naar huis te zullen roepen tegen het einde der maand tenzij er nieuwe ontwikkelingen waren.

— Aanvang oktober 1984.

Uit Britse bron raakte bekend dat **HMS Gavinton** een mijn ontdekt had en wel op 12.9.84, (dus vóór het verdagen van de Conferentie van Khartoem). Bij onderzoek van het tuig maakte de Royal Navy gebruik van een burgerlijke telegeleide duikboot van Zweeds fabrikaat (type Sea Owl). Het springtuig lag op 45 m diepte op de bodem van de Golf van Suez. De lengte bedroeg bij benadering 3 m en de

doormeter 0.50 m. **De springlading zou \pm 700 kg kunnen bedragen doch bleek bij dit exemplaar verminderd te zijn tot \pm 1/4 van dit gewicht.** De mijn zou kort voordien gelegd zijn, ofwel door een vliegtuig, ofwel door een oppervlakteschip. Alhoewel het ging om een type dat voordien in het Westen niet bekend was, zijn er aanduidingen die er op wijzen dat het om een nieuw type Sowjet-mijn zou gaan, mogelijk een export-versie of licentie-bouw in een ander land. De ontsteking zou door magnetische en/of accoustische beïnvloeding geschieden.

De mijn werd blijkbaar onschadelijk gemaakt en voor verder onderzoek geborgen.

— 21.10.84 De Franse televisiezender Fr 3 meldde dat de Marine Nationale in het Rode Zeegebied reeds een tiental mijnen gelocaliseerd en **vernietigd** had, zonder dat hieraan voordien rechtstreeks ruchtbaarheid werd gegeven. Over plaats, data, type(s) der mijnen e.d. werden geen inlichtingen verstrekt.

— Uit het vergelijken der data volgt dat Egypte blijkbaar niet op de hoogte was van het Britse succes. Dit schijnt ook het geval geweest te zijn met Italië en de laattijdige Franse verklaring doet enigszins denken aan een poging vooralsnog een stuk van de eretaart te bekomen.

— Iedereen wantrouwde blijkbaar alle anderen.

— Hoe deze houding te verklaren?

— Het moet wel duidelijk zijn, dat naast humanitaire, economische, politieke en militaire redenen, ook commerciële oogmerken een rol hebben gespeeld bij het zenden der M.C.M.-vaartuigen.

— Alle oeverlanden van de Rode Zee werden duidelijk geconfronteerd met het harde feit dat hun eigen mijnenbestrijdingsmiddelen volstrekt ontoereikend waren om aan de eensklaps opgedoken dreiging het hoofd te bieden.

Hierdoor ontstaat een behoefte waarop van verschillende zijden - en op verschillende niveau's - ingespeeld wordt.

— De successen behaald door de Franse «tripartite» zouden eventueel kunnen leiden tot bestellingen waarbij Nederland, Frankrijk maar ook België commercieel voordeel halen. Blijkt deze aankoop financieel niet haalbaar voor de kandidaat-koper, dan heeft de Nederlandse werf Van der Giessen de Noord een 325 ton M.C.M. vaartuig, de 325 CV, op de teken tafel. Dit ontwerp steunt op de technologie van de «tripartite» doch is iets kleiner en mogelijk ook beterkoop. Indien dan nog de prijs te hoog zou blijken, dan bestaat nog altijd de mogelijkheid dat de nu in dienst zijnde mijnenjagers en -zoekers doorverkocht worden - eventueel na modernisatie en refit.

— Het Britse succes kan ook over het kanaal vruchten afwerpen. Mogelijk dat de voortverkoop van «-ton» klasse mijnenjagers voor de Royal Navy goed zou uitkomen. Sommige vaartuigen zijn nu aan vervanging toe. De opvolger - de «Hunt»-klasse is een zeer goed mijnenbestrijdingsvaartuig doch erg duur. Mogelijk dat de overgang naar «single-role hunters» en «trawler»-type vegers vergemakkelijkt wordt indien de oudere vaartuigen voordelig van de hand kunnen worden gedaan.

— Toch mag niet uit het oog worden verloren dat een deel van het door de Britten behaalde succes op rekening komt van de Zweedse Sea Owl. Juist nu beschikt Zweden over de nieuwe M80 kunststofmijnenjagers vervaardigd door Karlskronavarvet. Dit vaartuig meet 340 ton en de bemanning telt slechts 24 koppen. Dit is een sterk verkoopsgoed waarvoor nog komt dat van ditzelfde basistype reeds vaartuigen voor kustbewaking beschikbaar zijn.

— Italië levert de «Lerici»-mijnenjager in G.R.P. van de werf Intermarine. Dit vaartuig heeft reeds heel wat verkoopssuccessen op zijn palmares: zes bestellingen voor Indonesië, vier voor Maleisië, één (+ 1 optie) voor Nigeria. Ook Egypte (en mogelijk Kuweit) toonde belangstelling. Als prijs wordt 100.000 miljoen Lire gefluisterd, doch er wordt onmiddellijk aan toegevoegd dat deze veranderlijk is in functie van de gekozen uitrusting.

— Mogelijk is dus dat commerciële overwegingen de toestand van «geheimdoenerij» in de hand hebben gewerkt en de rationele organisatie van de zoekactie enigszins gehinderd hebben.

— Mede door deze toestand blijven tal van vragen onbeantwoord.

— Drie hiervan zijn echter zo pertinent dat er dient op ingegaan te worden, zelfs al kunnen de antwoorden enkel zuiver-hypotetisch zijn:

Wie legde de mijnen en met welke bedoeling?

Welke preventieve maatregelen dienen genomen om herhaling te voorkomen?

Welke lessen op het gebied der mijnenbestrijding dienen uit het geval getrokken?

— Wie de mijnen gelegd heeft zal voor het grote publiek waarschijnlijk altijd een raadsel blijven. Het feit echter dat de door de Britten gevonden mijn uitgerust was met een verminderde springlading strookt niet met het opeisen door «De Heilige Oorlog». Deze organisatie heeft zich steeds gekenmerkt door de niets-ontziende krachtdadigheid van haar acties. Kennelijk werd de groepering- of althans haar naam - gebruikt voor het scheppen van een dwaalspoor.

De bedoelingen van de mijnenlegger kunnen legio zijn en de inlichtingen in de pers laten niet toe uitsluitel te brengen:

a. Uitoefenen van politieke druk op Egypte door een «demonstratie-aanslag» op zijn voornaamste bron van inkomsten. De dreiging de actie te hernemen steunt deze hypothese.

b. Uitoefenen van druk op andere landen welke belang hebben bij de vrije doorvaart in het gebied. Naast economische belangen (olieaanvoer) worden hier de militaire verbandingen van zowel de U.S.A. en de U.S.S.R als deze van Frankrijk en Groot-Brittannië als kwetsbaar getoond.

c. Toetsen van het reactievermogen en -wil der verschillende mogelijkheden op de gegeven noodsituatie in het gebied:

1. Hoe verliep de politieke besluitvorming bij elk der betrokken landen?

2. Welke middelen werden ingezet?

3. Hoe vlug geschiedde dit?

4. Hoe lang werd de inspanning voortgezet?

5. Welke was de doeltreffendheid der aangewende M.C.M.-middelen?

6. Hoe en in welke mate was er sprake van gecoördineerd optreden en welke commandostructuur werd aangewend?

7. Hoe kwam deze laatste tot stand en hoever strekte haar bevoegdheid zich in de praktijk uit?

8. Hoe reageerden Nato-leden op een noodsituatie buiten het gebied omschreven in het Atlantisch Pact?

9. Hoe reageerden de oeverlanden van de Rode Zee geconfronteerd met de situatie?

— De antwoorden op de hiervoor gestelde vragen kunnen bijzonder leerzaam zijn!!!

d. Toetsen van eigen operatieplannen:

1. Hoe dienen eventuele latere mijnenlegoperaties in dit gebied uitgevoerd?

2. Welk zijn de scheepvaartknelpunten waar dergelijke operaties best uit te voeren zijn?

3. Welke type(s) mijn(en) bieden de meeste kans op succes bij inzet in dit gebied en welke weerstaan het beste aan de aangewende M.C.M. technieken?

— Deze hypothese veronderstelt dat na het leggen der mijnen het verloop der verdere gebeurtenissen op de voet gevolgd kan worden, hetzij rechtstreeks door aanwezigheid in het gebied, hetzij door een uitgebreide en efficiënte inlichtingendienst. Eventueel dienen de verkregen inlichtingen ter plaatse gecontroleerd.

e. In de praktijk toetsen van eigen zeemijnen.

- Het feit dat het door de Britten gevonden tuig over een verminderde springlading beschikte zou ook in die richting kunnen wijzen. In acht genomen dat sommige mijnen tot ontsteking kwamen op ruime afstand van de betrokken schepen zou dit kunnen wijzen op het beproeven van speciaal afgestelde ontstekingsinrichtingen. Ook voorzieningen voor zelfvernietiging en tegen M.C.M. kunnen hier uitgetest worden.
- De door Egypte opgelegde meldingsplicht - met de eraan verbonden controles - zal bijdragen een herhaling der mijnenlegoperaties te voorkomen. Toch kan dergelijk kwaadaardig opzet ook uitgevoerd worden door schepen welke geen gebruik maken van het Suez-kanaal en eventueel door duikboten of vliegtuigen.
- Mogelijk dat een oplossing dient gezocht door de koopvaardij te **verzoeken** bepaalde routes te volgen welke aan een frequent exploratisch onderzoek onderworpen worden. De activiteiten van schepen welke geen gevolg geven aan het verzoek zouden van nabij dienen gevolgd te worden.
- Dit alles vergt de inzet van een groot aantal M.C.M.-, patrouille- en bewakingsvaartuigen, evenals van vliegtuigen en helicopters. Verder dient een infrastructuur opgewelke zich uitstrekt over gans de lengte van de Rode Zee.
- Kennelijk is dit een opdracht welke alleen door het bundelen van de middelen der onderscheiden oeverstraten te verwezenlijken is. Dit op zijn beurt zal slechts mogelijk zijn nadat in de regio een grotere politieke eensgezindheid bereikt is.
- Het zal voor iedereen duidelijk zijn dat de mijnenbestrijdingskrachten welke aan het zuiveren der Rode Zee deelnamen hierbij heel wat ervaring opdeden.
- Door de «geheimdoenerij» dreigt echter veel van die er-

varing voor de eigen geallieerden verloren te zullen gaan. Nochtans bestaat de quasi-zekerheid dat in een eventueel toekomstig konflikt de mijnenoorlog en de mijnenbestrijding een voorname, wellicht doorslaggevende rol zullen spelen. Reeds nu is in enige mate te voorzien welke ernstige problemen zich dan zullen stellen. Het is dan ook noodzaak er zich nu op voor te bereiden om ze **dan** het hoofd te kunnen bieden.

— Het aangewezen middel hiertoe is een **intergeallieerd** instituut dat zich met het vraagstuk zou inlaten door:

a. Alle beschikbare gegevens te verzamelen en te ordenen, b. mogelijke oplossingen voor nieuwe problemen te zoeken en te toetsen,

c. de verkregen bevindingen te verspreiden,

d. bij te dragen tot standardisatie en rationalisatie zowel van de in te zetten middelen, als van de opleiding van de bemanningen.

— Nu reeds bestaat een binationale inrichting, gevestigd in ons land, die zich met deze problemen bezig houdt. Mogelijk dat het ogenblik rijp is om de werking ervan uit te breiden en deze inrichting te nemen als basis voor het in vorige paragraaf zeer bondig beschreven intergeallieerd instituut.

Januari 1985



Uit Sympathie

Bell Telephone Manufacturing Co

Francis Wellesplein 1
2000 ANTWERPEN

VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1985... 202 JAAR!**



Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken
Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :
Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

VALCKE Frères n.v.

IN BELGIE GEVESTIGD TE :

OOSTENDE
H. Baelskaai 3
Tel. 059 / 70 35 33
Telex 81426

ANTWERPEN
Nassastraat 37
Tel. 03 / 231 06 90
Telex 31167

ZEEBRUGGE
Tijdokstraat 26
Tel. 050 / 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

FORT ST-MARIE

Inleiding:

Op 21 september 1984 vierde Fort St Marie haar 400-jarig bestaan.

Inderdaad, 400 jaar geleden, in september 1584, werd het Fort St Marie gebouwd op de linkeroever van de Schelde, midden in een moerassig poldergebied. In die periode belanden we in het Waasland volop terug in de Inquisitie, ten tijde van de godsdienstoorlogen. Een tijdperk van onlusten, verwoesting en oorlogsgeweld, waar menig een zijn overtuiging met zijn leven betaald.

De Nederlanden zijn in een burgeroorlog gewikkeld tegen de dwingelandij van Philips II, opvolger van Keizer Karel. Om een einde te maken aan de heersende wanorde, stuurt Philips II ons in 1567, de Hertog Van Alva als landvoogt. Na tien jaar schrikbewind wordt hij teruggeroepen en vervangen door Alexander Farnèse, Prins van Parma.

Bouw van het Fort en belegering van Antwerpen:

Antwerpen is in die tijd één van de best versterkte bolwerken van Europa. De inneming is een echt waagstuk. Daarom behoort het beleg van Antwerpen door Farnèse in 1584 tot de roemrijkste wapenfeiten in de militaire geschiede-

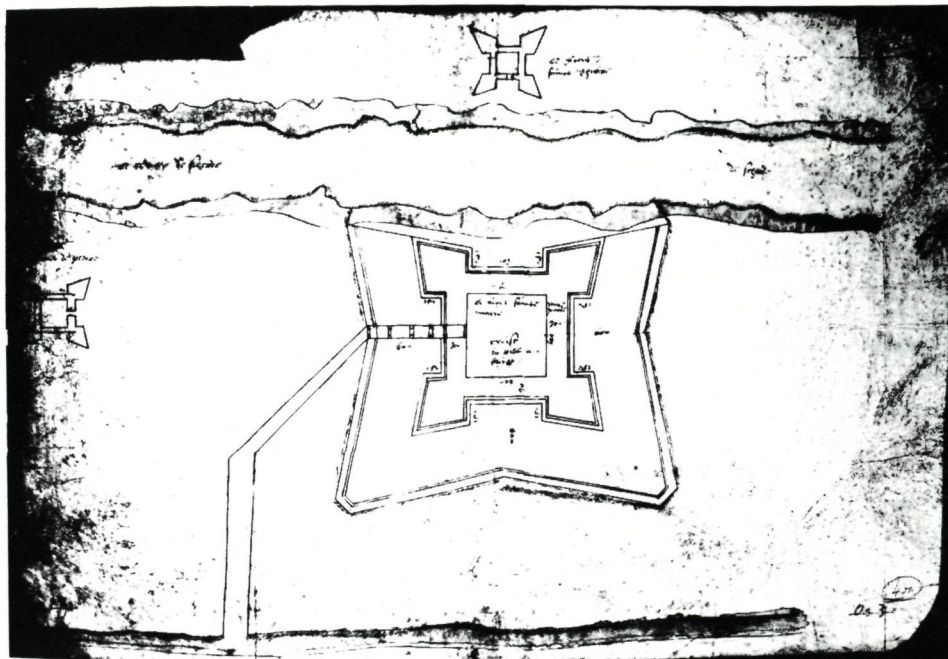
nis. Zijn idee is de stad tot overgave te dwingen, onder andere, door ze van de zee, en aldus van verdere bevoorrading af te snijden.

De Boven-Schelde wil hij onder controle krijgen door het veroveren van Dendermonde en Gent.

Op de Beneden-Schelde omvat zijn oorspronkelijk plan het innemen van de forten LIEFKENSHOEK en LILLO.

Naar de linkeroever stuurt hij één van zijn veldheren, Richebourg, Markies van Roubaix, die zich meester maakt van KALLO, LIEFKENSHOEK en de omliggende forten. Mondragon, een andere bevelhebber van Farnèse rukt op naar LILLO maar slaagt er niet in het fort in te nemen. Belegerende fortsoldaten openen de sluizen en veroorzaken grootse overstromingen.

Farnèse wil dan de stroom op een andere plaats afgrenzen en kiest hiervoor het Veerloos Reck bij KALLO. Hier vernauwt de stroom zich en maakt er een scherpe bocht waar zeilschepen moeilijk kunnen laveren.



Fort Sint Marie (Farnese 1584). Eigentijdse tekening op perkament (AvL.).

KALLO heeft als hoogte boven de lage en dikwijls ondergelopen polders, als een eiland altijd al een zekere militaire betekenis gehad. Tijdens de invallen van de Noormannen stond er reeds een wachttore, de Aguwette. In 1484 bouwden de Bruggelingen er een gewapend blokhuis om het handelsverkeer op Antwerpen te stremmen. Tijdens de eerste weken van september 1584 bouwt RICHEBOURG het Fort ST-MARIE.

ST-MARIE is aanvankelijk een gebastioneerd vierkant fort met ongeveer 150 m zijde. Het krijgt een garnizoen en wordt bewapend met tien kanonnen. Het ligt vlak bij de Scheldeoever in 't zicht van het zusterfort ST-PHILIPS, bijna gelijktijdig op de Brabantse oever, op een landtoeg in het polder van AUSTRUWEEL gebouwd.

Een derde fort, DE PEREL, bewaakt de uitgang van de MELKADER, een waterweg langswaar de aanvoer van het beleringsmateriaal vanuit Gent over de overstroomde polders, langs het zogenaamde Parmakanaal gebeurt.

FARNESE laat vanuit ST-MARIE en ST-PHILIPS twee statketsels in de stroom bouwen en bewapenen, maar de Geuzenvloot slaagt er telkens opnieuw in 's nachts de doorgang te forceren en ANTWERPEN verder te ravitailleren. Uit deze stand van zaken groeit het stoutmoedig idee de stroom volledig af te sluiten door middel van een vlotbrug. Op 25 februari 1585 is de brug klaar (1).

De Antwerpenaren zullen deze brug herhaalde malen aanvallen, ondermeer door brandschepen en door «Helse Machines», (2) uitgevonden door de Italiaanse ingenieur GIANBELLINI (3) maar door gebrek aan coördinatie met de Geuzenvloot mislukten ze.

De belegerden trachtten vervolgens de COUWENSTEINSE DIJK, die de rechteroever dwars, door te steken om aldus over de ondergelopen polders bevoorrad te worden.

Wanneer ook dit mislukt is het einde nabij en op 25 augustus 1585 capituleert ANTWERPEN.

Latere geschiedenis

In september 1585 wordt de brug afgebroken (4). KALLO blijft in de operatiezone liggen. De Staatse troepen die intussen ook LIEFKENSCHOEK heroverd hadden, vormen een permanente bedreiging.

KALLO krijgt een schans bij, tussen de kerk en fort ST-MARIE, evenals VERREBROEK. Beide schansen zullen uitgroeien tot de Forten KALLO en VERREBROEK. Op de verbindingsdijk van beide forten worden twee schansen, HAASOP en STEENLAND opgericht.

de verdedigingslinie houdt stand tot wanneer in 1638 de «Staatsche» troepen een grote aanval inzetten.

Een krijgsmacht van 6.000 man onder bevel van Graaf WILLEM van NASSAU, doorwaadt tijdens de nacht van 13 op 14 juni de ondergelopen polders en veroverd de BEVERSE DIJK.

De schansen HAASOP en STEENLAND vallen, alsook de forten VERREBROEK en KALLO, maar DE PEREL en ST-MARIE houden stand, tot wanneer ze op 21 juni door een tegenaanval ontzet worden. Deze slag van KALLO wordt in ANTWERPEN luisterrijk gevierd. P.P. RUBENS ontwerpt zelfs een zegenwagen.

(1) Een andere bron zegt: «24 februari» (Geschiedkundige Schetsen uit Beveren-Waas - R. Pijpers).

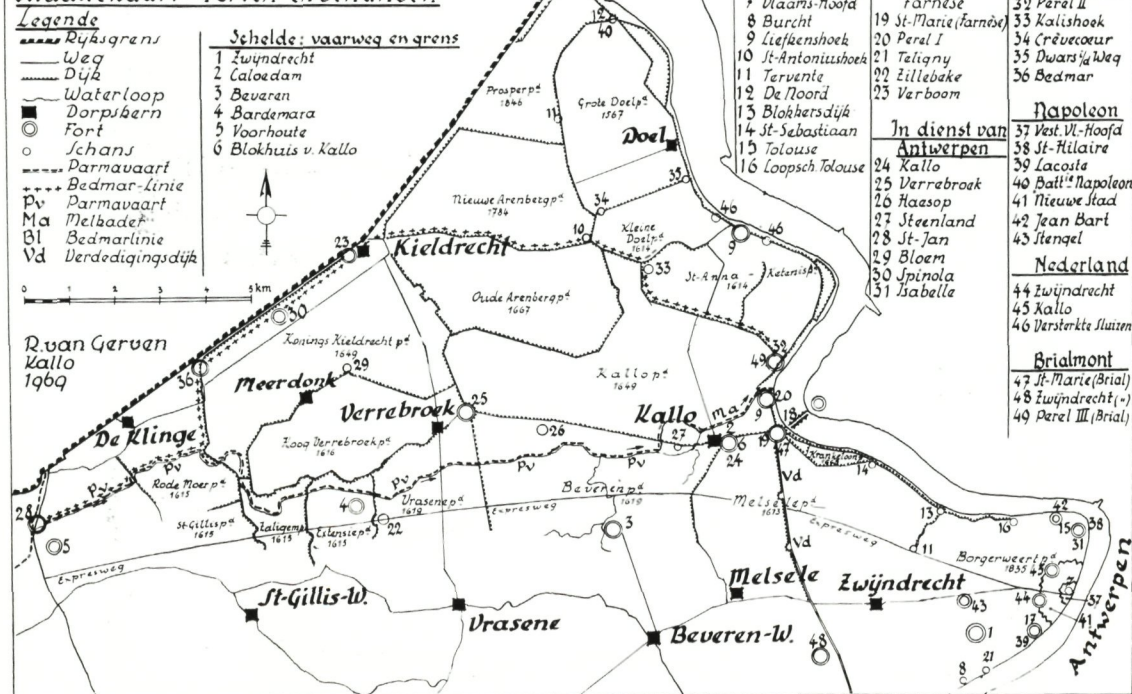
(2) Vaartuigen geladen met springstof en voorzien van een eenvoudig ontstekingsmechanisme. Ze werden met de getijstrooming meegesleurd.

(3) Of GIANBELLINI Frederic (R. Pijpers) of nog GENEBELLI (Van den Bogaerde).

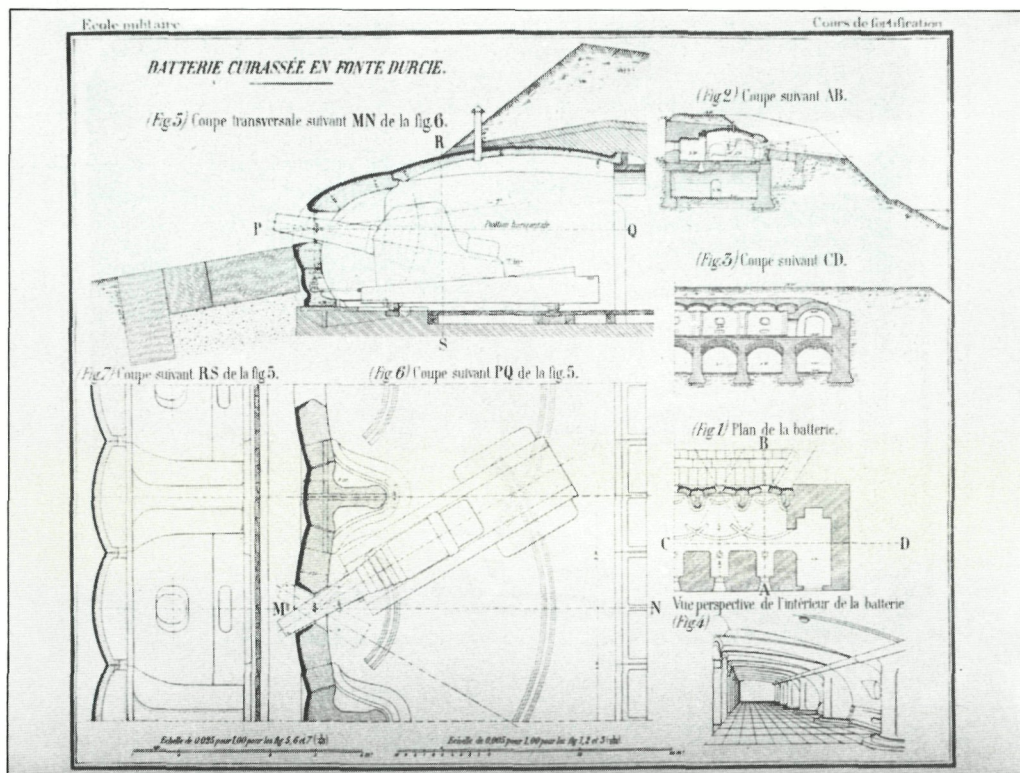
(4) De sloping werd aangevat op 2 september.

Het Land van Beveren

Situatiekaart Forten en Schansen



Forten en Schansen in Waasland.



Na het verdrag van MUNSTER in 1648 wordt het rustig rond ST-MARIE. Uit enkele betaalbrieven van 1661 vernemen we dat de forten DE PEREL en ST-MARIE bevoelen werden door Kolonel DON XAVIER DE BERNIS en bezet door een Compagnie d'Infanterie Wallonne Libre, bestaande uit twee sergeanten, twee tamboers, een fourier, een adjudant, een aalmoezenier en 62 soldaten. Zeven kanonniers dienden er onder het bevel van een «*Conétable*».

De Spaanse successieoorlog brengt opnieuw militaire bedrijvigheid. De Markies van BEDMAR, de Spaanse opperbevelhebber, legt in 1702 de zogenaamde Bedmarlinie aan, een defensieve stelling tegen Zeeuws-Vlaanderen gericht. De linie loopt van fort DE PEREL tot aan fort ST-JAN (De Wal) bij KEMSEKE en bestaat uit een reeks forten, schansen en versterkte dijken. In dit verdedigingsstelsel ligt fort ST-MARIE in tweede lijn.

Na de overgave van het Kasteel van ANTWERPEN, valt gans het Waasland in de handen van de geallieerden. Van Nederlandse zijde bestookt COEHOORN de streek van KALLO. Na het verdrag van UTRECHT in 1713 komt het fort ST-MARIE nog maar weinig in het nieuws.

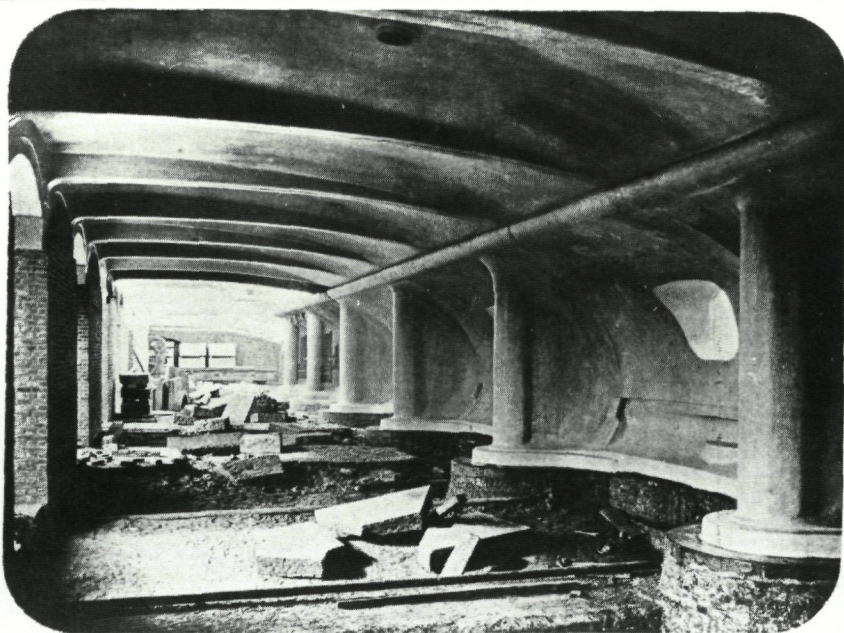
Het wordt af en toe bezet door troepen van verschillende nationaliteit, uiteindelijk door Belgen. Het fort komt nog ter sprake in de slag bij KALLO in 1760. Vervolgens wordt het geslecht.

In het najaar van 1832 speelt het fort opnieuw een rol bij

de belegering van Antwerpen, ditmaal door de Franse troepen. Een zekere Vaandrig ter Zee VAN DEN BROECK, aldaar afgedeeld samen met enkele matrozen, krijgt als opdracht van uit ST.-MARIE de bewegingen van het Nederlandse smaldeel te volgen en de mogelijkheid te bestuderen er zich van meester te maken. Hij wordt bovendien ermede gelast de Commandant van het korvet MEDUSA alle doorvaart vóór ST.-MARIE te ontzeggen, met als antwoord een hevig bombardement op het fort.

Na de val van Antwerpen loopt de ontsnappingspoging van het Nederlandse Smaldeel vast in het slechte weer en een ongunstige getijstrooming. Kanoneerboot Nr.8, het enige vaartuig dat erin geslaagd was de Schelde af te varen wordt door Van den Broucke en zijn mannen overmeesterd. De plaats blijft belangrijk. Dat blijkt trouwens uit het bezoek aan het Fort door Koning Leopold I in 1834.

Uit de «*Archives de Médecine Militaire*» in 1849 blijkt, dat de forten langs de Schelde en in het bijzonder fort ST.-MARIE geen gezonde plaatsen waren om er een garnizoen te houden. Vooral in warme zomers lijdten veel soldaten aan polderkoorts. Dit wordt toegeschreven aan het stilstaand water rond het fort en het drinkwater uit de regenwaterputten. Het oude gebruik, azijn aan de manschappen uit te delen om hiermee het drinkwater lichtjes zuur te maken, wordt aangeprezen, maar men vindt vooral een veralgemeend gebruik van koffie de definitieve oplossing zou bieden...



H. GRUSON, EISENGIESSEREI & MASCHINENFABRIK. BUCKAU-MAGDEBURG.
 „Montage“ der Panzerbatterie auf Fort St. Marie
 bei Antwerpen.



H. GRUSON, EISENGIESSEREI & MASCHINENFABRIK. BUCKAU-MAGDEBURG.
 „Montage“ der Panzerbatterie auf Fort St. Marie
 bei Antwerpen.

Uitbreiding van het Fort en daarop volgende jaren:

Een voortdurende aanpassing van het vestigingsstelsel was noodzakelijk gezien de vooruitgang der aanvalsmogelijkheden. In de periode voor het Frans-Duits conflict werd veel aandacht besteed aan de vesting van Antwerpen. Dit omvatte naast het oprichten van nieuwe forten op de linker Scheldeoever, ook het inrichten en moderniseren van reeds bestaande forten.

In dit kader wordt het fort ST.-MARIE van 1859 tot 1861 (1) volgens de plannen van DE BRIALMONT belangrijk vergroot en met een verdedigingsdijk verbonden met het fort van ZWIJNDRECHT.

ST.-MARIE wordt nu een fort met zes fronten, vier ervan zijn gebastioneerd en twee getenailleerd. Een grote gekazemateerde batterij die plaats biedt aan negen kanonnen van 150 mm, bestrijkt de Schelde stroomopwaarts.

Fort St-Marie krijgt twee opdrachten toegewezen:

- verdediging van de stroom.
- en verdediging van het versterkte kamp op de linkeroever.

De verdediging van de stroom wordt geconcentreerd in de «bocht van Kallo» en bestaat naast het fort ST.-MARIE uit de twee nieuw opgebouwde forten ST.-PHILIPS en DE PEREL.

Het versterkte kamp wordt verdedigd door fort ST.-MARIE en de nieuwgebouwde forten ZWIJNDRECHT en KRUIBEKE. Een verdedigingsdijk met twee lunetten belet het onderwaterlopen van de linkeroever, bij eventuele innundatie van de Melseleolder.

Tussen 1877 en 1879 wordt op de ST.-MARIE een gepantserde batterij van 240 mm kanonnen geïnstalleerd, beschermd door 75 cm dikke pantserplaten in gehard gietijzer. Van 1881 tot 1882 richt men een onderwaterbatterij met Whitheadtorpedo's in.

In het begin van de 20e eeuw liggen op de linkeroever de voorliggende forten HAASDONK en STEENDORP in eerste

lijn en verhuist het fort ST.-MARIE opnieuw naar de tweede lijn.

Bij het uitbreken van WO I ontvangt het fort zijn garnizoen van vier officieren en van 450 manschappen. ST.-MARIE wordt nooit rechtstreeks door de Duitsers bedreigd en zal geen schot afvuren, maar toch bijna... Op 4 augustus 1914 ontvangt men op het fort volgend telefonisch bericht komend van de Plaats Antwerpen: «Twee Duitse schepen ontvluchten de haven, bevel ze tot zinken te brengen». De stukken werden geladen en in de bocht van AUSTRUWEELE verschijnen twee schepen. Een ongeruste Cdt. Van Cutsum, fortcommandant, laat voor alle veiligheid naar de Plaats bellen, waar men uit de lucht valt.

Later blijkt het om twee Engelse schepen te gaan. De persoon die telefoneerde is nooit teruggevonden.

Na het vertrek van het Veldleger uit ANTWERPEN naar de IJZER blijft Generaal De Guise Militair Gouverneur van de Plaats ANTWERPEN, alleen met zijn vestigingstroepen achter. Al vlug wordt hij genoodzaakt de troepen op de linkeroever terug te trekken en vestigt zijn hoofdkwartier in fort ST.-MARIE. Enkele dagen later ziet hij zich verplicht ook dit deel van de Plaats ANTWERPEN aan de Duisters over te geven.

Tijdens de Achttiendaagse Veldtocht zijn de forten van ANTWERPEN «Infanteriesteunpunten geworden».

Na WO II heeft St.-Marie, zoals de andere forten trouwens, een verdedigingsnut meer.

In 1951 wordt Fort St.-Marie ter beschikking gesteld van de Z.M.

Na enkele jaren dienst als wagenpark, wordt Fort St.-Marie op 1 punt 1961 gepromoveerd tot RESDEPKAL. In 1967 neemt de Zeemacht er definitief haar intrek en krijgt de basis de benaming NAVCOMPORTKAL; vervolgens in 1971 NAVCOMPORTANT en uiteindelijk in 1976 NAVCOMANT.

BIBLIOGRAFIE

1. Aantekeningen door Lt. Kol Gils, Korpscommandant Van de Koninklijke Cadettenschool, afdeling Lier.
2. De Geschiedenis van het Belgisch Leger Deel I (1830-1919)
3. La Marine de Guerre Belge (1830-1940)
4. L'art de la Guerre Belge - Emily Wanty.

5. De Scheldedolders Van de Linkeroever - Rijkhard van Gerwen
6. Geschiedkundige schetsen uit Beveren-Waas-Richard Pijpers
7. Land van Waas - Ir. A. J.L. Van den Bogaerde.

EEN UITSCHIETER

IN DE GRAFISCHE

INDUSTRIE.



Drukkerij Goekint p.v.b.a.
Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01
Tijschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.



SEALINK ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER en OOSTENDE-FOLKESTONE

**SNEL, VOORDELIJG EN KOMFORTABEL
NAAR ENGELAND**

SCHEPEN (voor reizigers met of zonder voertuig)

- Van 6 tot 13 afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone
- de treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D. en in Folkestone.
- Voor de automobilisten staan de in- en ontschepingsinstallaties te Oostende rechtstreeks in verbinding met de autosnelweg E5-A10.

JETFOILS (draagvleugelboten) alleen voor reizigers zonder voertuig

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen, zowel te Oostende als te Dover (waar zoals voor de schepen, in feite slechts van « perron » dient veranderd te worden) vanuit Oostende in ± 3.30 u. min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in ± 5 u. met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortcontrole te Oostende en te Dover!
- Van 2 (in de winter) tot 5 (in de zomer) afvaarten per dag in elke richting.

GUNSTIGE TARIEVEN

- Voor de reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
 - ééndaags, 60 u., of 5 dagen excursiebiljetten.
 - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
 - belangrijke vermindering voor groepen.
- voor reizigers met voertuig:
 - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).
 - belangrijke vermindering voor groepen.

INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.

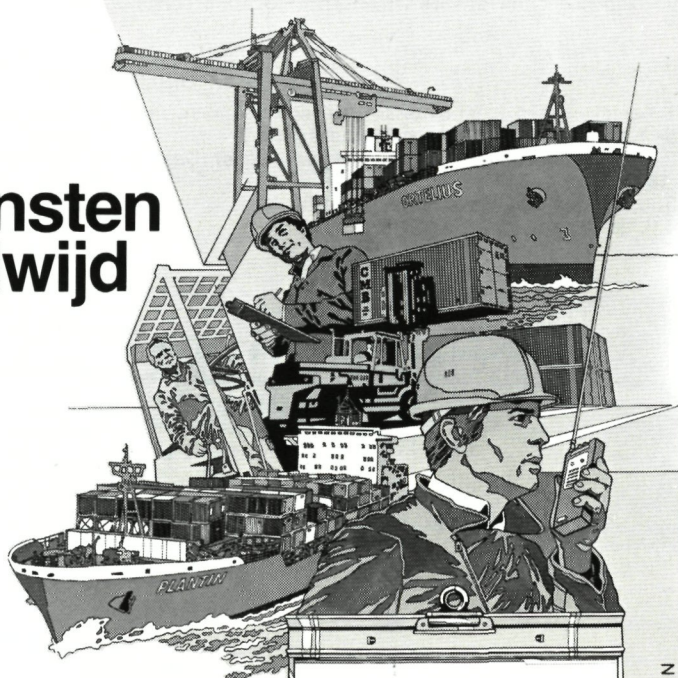
- erkende reisagentschappen en automobiellclubs (met wagen)
- spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
- Regie voor Maritiem Transport

Belliardstraat 30, 1040 Brussel (Tel. 02/230 01 80) - Natiënkaai 5, 8400 Oostende (Tel. 059/70 76 01)

Containerdiensten wereldwijd

CMB

The Belgian Line



CMB - St. Katelijnevest 61
B-2000 ANTWERPEN
Tel.: 03. 223.21.11 - Telex: 72 304

CMB 481 N

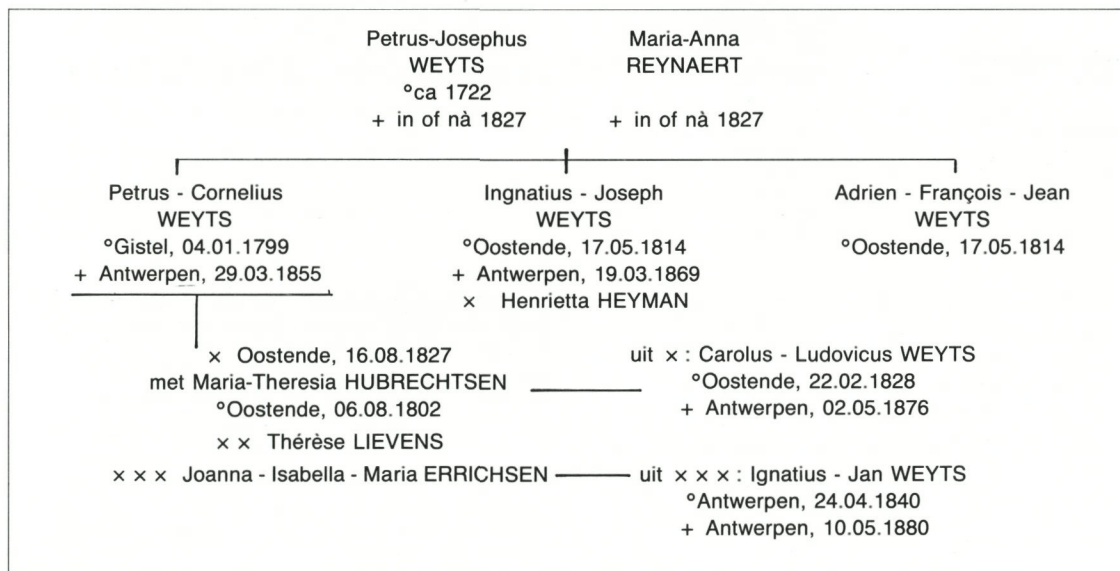
De Scheepsportrettisten (II)

Door Norbert Hostyn Licenciaat Kunstgeschiedenis Conservator Stedelijk Musea Oostende

In een voorgaande bijdrage maakten we kennis met het fenomeen der «scheepsportretten» en behandelen we een eerste reeks voorname vertegenwoordigers van het genre: W.WIEDEN, F.L. MESEURE, P. NEFORS, DEVRIESE, E. VANHESTE & VAN WYNENDAELE.

Dan is het nu de beurt aan de familie WEYTS, een hele tak portrettisten die in feite uit Gistel afkomstig waren, het genre te Oostende tot hoge bloei brachten en vervolgens hun activiteiten naar Antwerpen verlegden. In kader vindt u ook een beknopte stamboom van de familie, want al te veel bestaat er nog verwarring wie wié was

FAMILIE WEYTS — BEKNOPTE STAMBOOM



PETRUS - CORNELIUS WEYTS

Geboren te Gistel op 4 januari 1799
gehuwd te Oostende in 1824

Overleden in zijn woonhuis te Antwerpen, Paardemarkt 71, op 29 maart 1855.

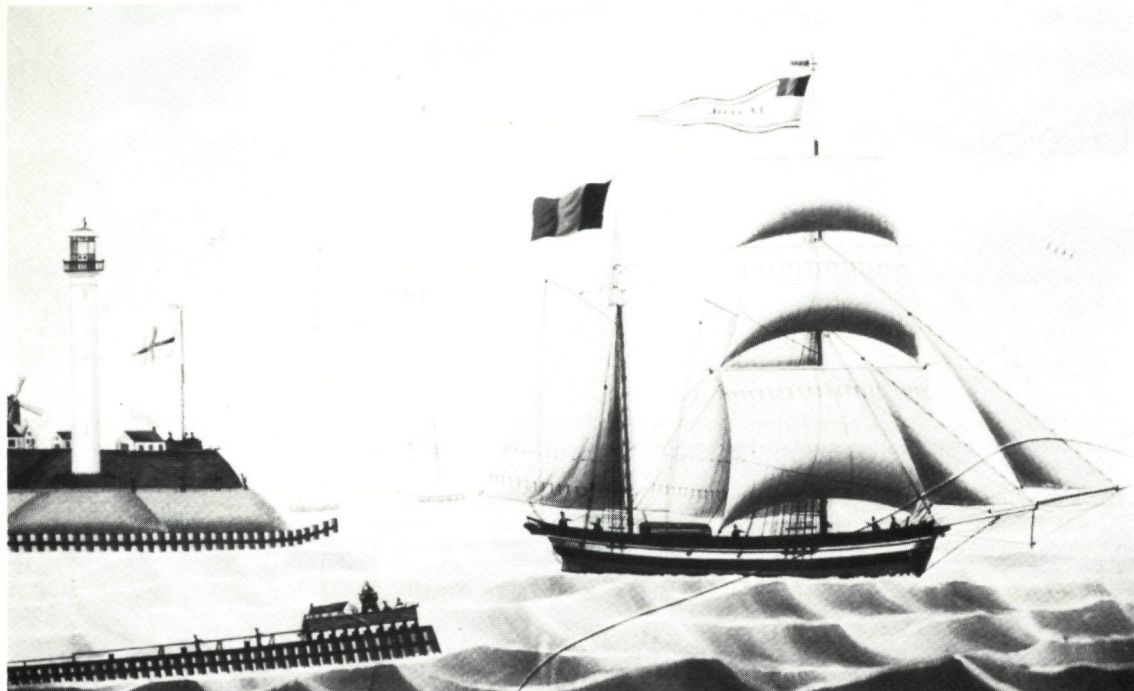
Twee zoons: Carolus - Ludovicus (° Oostende, 22 februari 1828) en Ignatius - Jan (° Antwerpen, 24 april 1840)

Wanneer WEYTS in 1824 te Oostende huwde, stond hij in de registers van de Burgelijke Stand als «schilder» ingeschreven.

Het oudst gekende achterglasschilderij van WEYTS, «De haven van Oostende», dateert trouwens uit het jaar van zijn huwelijk. De invloed van de WIEDEN-stijl op WEYTS is overduidelijk in dit haventaferaal, terwijl hij ook veel verschuldigd lijkt aan F. MESEURE. Misschien was WEYTS een leerling van deze laatste.

In 1838 verhuisde WEYTS met zijn gezin naar Antwerpen, alwaar wellicht grotere afzetmogelijkheden voor zijn producten bestond, dan dat dit in de betrekkelijk kleine havenstad Oostende het geval was. De massale productie scheepsportretten in achterglastechniek van zowat alle zeevarende landen.

Het scheepvaartmuseum Antwerpen bezit een indrukwekkende reeks achterglasportretten van WEYTS, maar zijn schilderijen berusten ook in het Altonaer Museum Hamburg en in het Peabody Museum te Salem (U.S.A.). In dat laatste geval zouden het olieverven betreffen.



Petrus - Cornelius Weyts (1799-1855) De galjas «César» vaart de haven van Oostende uit — 1835 - Achterglasschilderij, 48 x 69 cm, Inventarisnummer:520 - Museum voor Schone Kunsten. Oostende.

Het thema van dit achterglasschilderij, een zeilschip terwijl het de Oostendse haven in of uitvaart, was tot 1838 - het einde van Weyts' «Oostendse periode» - een klassiek gegeven in zijn kunst. Links ziet men een gedeelte van het havencomplex met havenhoofden, vuurtoren, seinen en daarachter de stadswallen; rechts de rede met het geportretteerde schip, doorgaans vergezeld van andere vaartuigen die dienen als secundaire decormotieven. Dit motief gaat terug op prototypes van Wenzeslas Wieden, bij wie het vroegst gekende voorbeeld uit 1814 stamt. Alleen verlaat Weyts in dit specifieke voorbeeld het baldakijnmotief rondom het opschrift en vervangt hij het door een sobere, klassieke letter.

IGNATIUS - JOZEF WEYTS

° Oostende, 17 mei 1814

+ Antwerpen, 19 maart 1867

woonde Paardemarkt 71 te Antwerpen

Hij was de broer van Petrus - Cornelius WEYTS

Van I.J. WEYTS zijn géén gesignde werken gekend.

Mogelijks werkte hij in het schilderatelier van zijn broer én onder diéns naam, die wellicht als een soort «firmamaam» gebruikt werd.

(ca. 1862), de driemaster «Mathilde» (1863), het clipperfregat «Don Juan» en van nog enkele schepen. Alles samen een unieke collectie.

Carolus - Ludovicus schilderde niet uitsluitend achter glas: van hem zijn ook al werken in olieverf gekend.

Ignatius - Jan WEYTS

° Antwerpen, 24 april 1840

Zoon van Petrus Weyts en van Joanna - Isabella - Maria ERRICHSEN

Bleef ongehuwd

Woonde te Antwerpen, Paardemarkt 71

Overleden te Antwerpen op 10 mei 1880

Carolus - Ludovicus WEYTS

° Oostende, 22 februari 1828

Zoon van Petrus - Cornelius WEYTS en van Maria - Theresia HUBRECHTSEN.

Ongehuwd

Woonde Godefriduskaai 82 te Antwerpen

Overleden te Antwerpen op 2 mei 1876

Van hem bezitten de scheepsvaartmusea te Hamburg en Salem werk, alsook het Nationaal Scheepsvaartmuseum te Antwerpen.

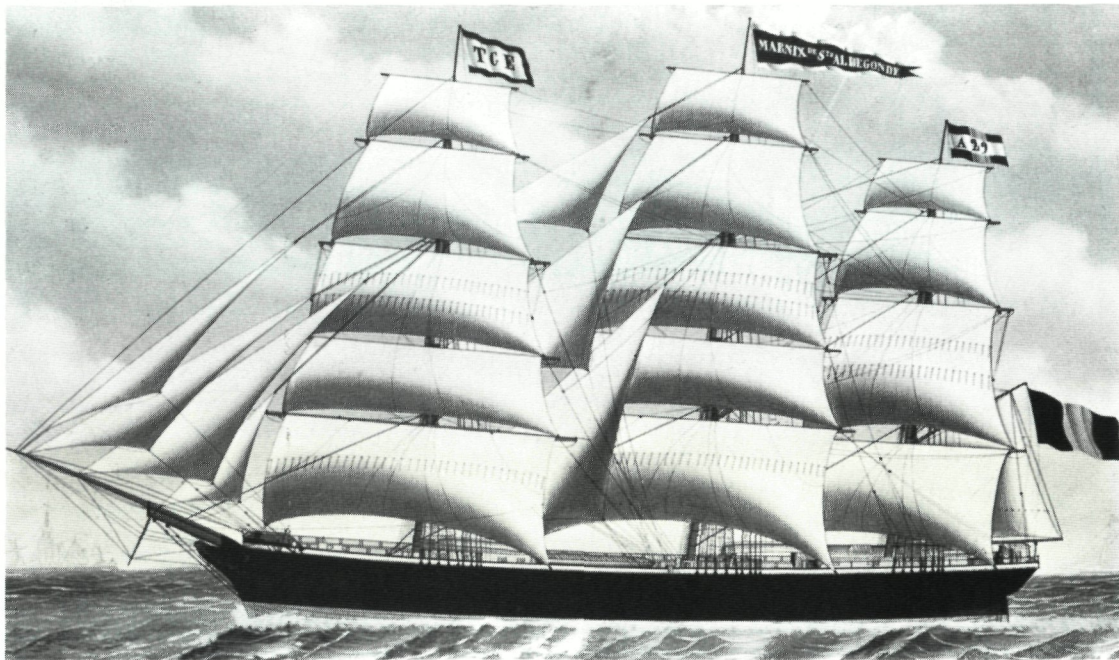
In de Antwerpse verzameling berusten portretten van de Schoenerkof «Saline» (1857), de yawl «Pride» (1858), de brik «Otto Venius» (1859), de driemastbark «Berdiansk Pac-ket» (1859), het volschip «Frederic Gebhard» (1859), de brik «De Ruyter» (1862), de clipperbark «Van Artevelde»

Ignatius - Jan WEYTS studeerde een tijdlang scheepsbouw aan de Kon. Academie voor Schone Kunsten te Antwerpen en was daarna (1867) werkzaam als scheepsportret-tist en schilder van maritieme genretaferelen in achter-glastechniek.

Zijn werken, meestal «I.W.» gemonogrammeerd, zijn uiterst zeldzaam en gezien zijn korte levensduur zal zijn oeuvre niet heel groot geweest zijn.

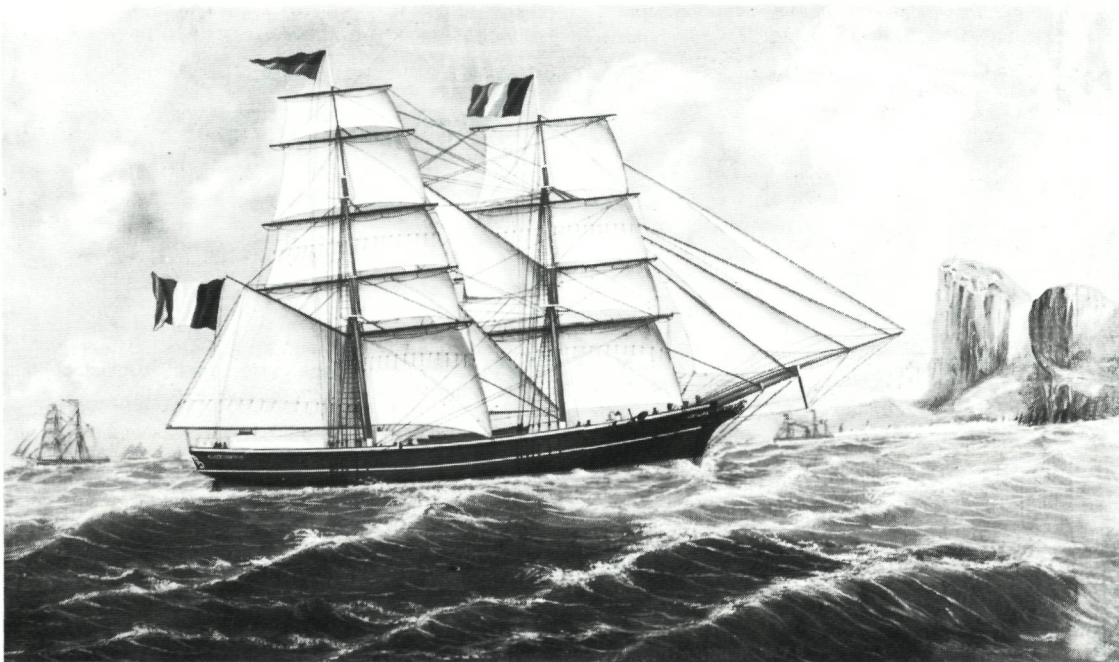
Het «Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen» bewaart van hem een stormtafereel getiteld «Kentering van een sloep van het Franse liniërschip ALGESIRAS - 1831», geschilderd omstreeks 1870.

Het is géén scheepsportret maar een geromantiseerde uitbeelding van een waar gebeurd feit: tijdens een zware storm, op 9 augustus 1831, viel een man overboord van het in 1823 te Lorient gebouwde liniërschip ALGESIRAS.



Carolus Ludovicus WEYTS - Portret van het Clipperfregat «MARNIX DE STE. ALDEGONDE» CA. 1863 — glas; 78,5 x 55,5 cm Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum - *Gebouwd*: 1863, Antwerpen, werf L. Marguerie. *Afmetingen*: 600 ton; l 42,5 m; b. 9.1 m; hol 6 m; diepgang 20 voet. *Rederij*: 1863-1884. T.C. Engels, Antwerpen. *Kapiteins*: 1863-1865: J.F. Condore (Conderi?); 1866-1872: P. Goedts; 1873-1881: O.F. Jesper; 1882-1884: Schröder.

De «Marnix de St.Aldegonde» voer in het bijzonder tussen Antwerpen en Valparaiso (Chili) en was het eerste schip dat na afloop van de Scheldetol op 1 augustus 1863, tolvrij de Schelde afvoer. Het is op 9.12.1884 vergaan bij Hollevoetsluis op een reis van Skutskar (Zweden) naar Sevilla (Spanje). Belgische clipperfregat «Marnix de St. Aldegonde». Profiel bakboord. Zeilend in de mond van de Schelde, met volle zeilen. Stuurboordhals. Aan de voortop, de rederijvlag, aan de grote top de naamwimpel. Aan de kruistop vlag A 29 van het Belgisch Zeemanscollege, aan de bezaansgaffel de Belgische vlag. Achtergrond links: Vlissingen, rechts: een loodskotter.



Ignatius-Jan WEYTS - Portret van de Franse brik «Harmonie» - Antwerpen, privéverzameling. Olie op doek, 58 x 80 cm., opschrift: Brick français Harmonie. Capitaine Garnier 1878. De rots rechts stelt wellicht Gibraltar voor.



Carolus Ludovicus WEYTS - Portret van de klipperbark «Don Juan» 74,5 x 55 cm - Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum. - Titel: «Don Juan van Oostende. Cap. J. Romy, 1867». Belgische clipperbark «Don Juan». Profiel bakboord. Zeilend in de monding van de Schelde scherp aan de wind met volle zeilen, het beginzeil opgegeid, zonder kruisbramstagzeil en grootbovenbramstagzeil. Stuurboordhals. Aan de voortop de rederijvlag (J. Duclos-Assandri), aan de grote top de naamwimpel, aan de kruistop de Oostendse vlag, aan de seingaffel de Belgische vlag. Achtergrond links: Vlissingen; rechts zeilende kotter.

Gebouwd: 1861, Bath (Maine), U.S.A. als «White Mountain». Afmetingen: 1861: 1.129 ton; 1890: 1.090 ton; l. 53,5 m; b. 9,3 m; hol 7,35 m; diepgang 20 voet. Rederij: «White Mountain», 1861-1865: Reed & Lamont, Bath (Maine); «Don Juan», 1866-1878: J. Duclos-Assandri & C°, Oostende; 1879-1886: P.B. Musseley, Antwerpen; 1887-1888: S.A. de Navigation transatlantique, Antwerpen; 1889: Henri Strauss & C°, Antwerpen; «Emile Postel», 1890-1892: Emile Postel et fils, Cherbourg (Frankrijk); «O.J. Berg», 1893: O.J. Berg & S.P.R. Skou, Friederikshaven (Denemarken); 1894: P.R. Skou, Friederikshaven, (Denemarken); «Nordstrand», 1895: Charles Collett & Captian, Christiania (Oslo) Noorwegen; 1897: H.A. Thorensen, Tønsberg (Noorwegen).

Kapiteins: 1861-1865: W.A. Hardnen; 1866-1870: J. Romeyn; 1870-1872: C. Durand; 1872-1876: L. Cattoor; 1877: Zellien; 1878-1881: H. Böttcher; 1882-1889: Nahmens; 1890-1892: Gourio; 1893-1894: Andresen; 1895-1896: E. Mölbach; 1897-1899: Thorensen; 1900: A.M. Martinsen.

De «Nordstrand» verging op 27 januari 1900 tijdens een reis van Engeland naar Frederikstad (Noorwegen) te Lønstrup (Denemarken).

Een sloep werd uitgezet om hem te redden. Deze kenterde en alle opvarenden - 12 in getal - verdronken. I.J. WEYTS inspireerde zich voor deze voorstelling op de gravure «Le vaisseau l'Algésiras» van A. MAYER & SABATIER uit de Franse reeks litho's «Episodes Maritimes». Het schilderij van I.J. WEYTS is tamelijk getrouwe copie in spiegelbeeld.

Een tweede werk van I.J. WEYTS wordt bewaard in het Aust - Agdermuseum te arendal in Noorwegen. Het betreft een portret van de Noorse driemastbark «LANDBO» gedateerd 1877.

De lijst van de scheepsportretten in achterglastechniek kunnen we nu afronden met de namen tevens van zuivere Antwerpse origine zijn.

Frans - Jan BRULOOT

Geboren te Antwerpen op 16 oktober 1861

Van beroep was BRULOOT zeeverzekeraar, maar hij beoefende ook het schilderen van scheepsportretten zowel in achterglastechniek als in olieverf.

Overleden te Antwerpen op 28 oktober 1917.

Over zijn oeuvre is niet veel geweten; allicht hield met hem de bloeiende traditie van scheepsportretten achter glas te Antwerpen op.

In 1886 schilderde hij het portret van de «WESTERN-LAND», een Amerikaans passagiersschip dat onder Belgische vlag voer.

Johannes - Franciscus AUGUSTUS

Geboren te Antwerpen op 3 september 1842

Decorschilder van beroep en ook een tijd zeeman.

Schilder van scheepsportretten en achterglastechniek

Overleden te Antwerpen op 3 januari 1893.

Van J.F. AUGUSTUS kennen we o.a. twee versies van het portret van het Amerikaanse volschip «P.C. BLANCHARD» (1878) (Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum).

Augustus was een tijdlang matroos aan boord van dit schip. Op één van de twee versies is de lucht op een afzonderlijk papier geschilderd, dat dan tegen het glas werd aangebracht. Dit typische stijlkenmerk kan als criterium gelden om enkele andere anonieme scheepsportretten waar we diezelfde eigenaardigheid terug vinden, ook aan AUGUSTUS toe te kennen; namelijk de portretten van de Noorse bark «GRONSVÆR» en dat van het schroefstoomschip «Midlothian» (beide 1878; Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum)

De Noordwestelijke doorvaart

Door Eerste Meester Chef A. Jacobs

Ongeveer vierhonderd jaar heeft de mens gezocht naar een bevaarbaar water dat de Noordatlantische Oceaan met de Stille Oceaan verbindt. Men zocht dus in feite al die tijd naar een noordwestelijke doorvaart. Talloze mislukkingen gingen de eerste successen vooraf, in de noordelijke ijszeeën deden schepen er soms weken over om een paar mijl vooruit te komen. Het was niet ongebruikelijk dat bemanningsleden aan het muiten gingen van zodra het schip grote drijvende ijsbergen tegenkwam; ze dwongen dan de bevelhebber een meer gematigd klimaat op te zoeken. De eerste serieuze pogingen werden gedaan door Jean Cabot die in 1497 met zijn schip, de 50 ton metende «Matthew» Noord Amerika in het zicht kreeg. Hij was er echter van overtuigd het verre Oosten te hebben bereikt. Niets was minder waar natuurlijk, maar wat wel waar was, was het feit dat hij zeer ver noordelijk was geraakt, bij gebrek aan voldoende proviand moest hij echter de terugreis aanvangen. Waarschijnlijk was Cabot de eerste die bewust naar een noordelijke doorvaart op zoek was. Pas veel later zou worden aangetoond dat volgens eeuwenoude opvattingen de omtrek van de aarde geen 29000 km maar wel 40.000 km bedroeg. Dit verklaart dat Cabot en voor hem Columbus niet konden vermoeden dat tussen hen en het gestelde doel nog een heel werelddeel en een oceaan lag. Verschillende generaties zeevaarders zochten na Cabot fanatiek naar deze doorvaart. Jaques Cartier was er een van. Met de zegen en het geld van Frans I van Frankrijk vertrok Cartier op 20 april 1534 uit Bretagne met twee zestig ton metende schepen. Zijn opdracht van Frans was klaar en duidelijk: streken te ontdekken waar veel goud en andere kostbaarheden te vinden zijn. Zijn koers voerde pal west en na twintig dagen bevond hij zich op Newfoundland. Vandaar vaarde hij noord tot hij de straat van Belle Isle bereikte. Verder dan de Chaleurbaai geraakte hij niet en op 5 september was hij terug in Saint Malo. Zijn tweede reis begon op 19 mei 1535 met drie schepen tot zijn beschikking, en op 7 september bevond hij zich op de plaats van de huidige stad Quebec. Op 2 oktober aanschouwde hij een berg die Cartier de Mont Real noemde. Hier ontstond later de stad Montreal. Cartier en zijn bemanning waren de eerste Europeanen die de vreselijke noordelijke winter in de Nieuwe Wereld aan de lijve ondervonden. Vijf maanden zaten ze vast in het ijs. Door gebrek aan vitamine C brak scheurbuik uit. Dit resulteerde in het feit dat hij 25 van zijn bemanningsleden moest begraven. Cartier maakte nog een derde reis maar ook hier moest hij zonder resultaat zijn geldschieters onder ogen zien. De Engelsen die eigenlijk zeer laat inpikten op de speurtocht naar de Noordwestelijke doorvaart deden hun eerste serieuze poging door het zenden van Martin Frobisher die in 1576 vertrok. Hij kon beschikken over drie schepen: de Michael, de Gabriel en een kleine 7 ton metende sloep voor verkenningen van ondiepe wateren. Langs de oostkust van Engeland, tussen de Orkaden en



de Shetland Eilanden door werd in westelijke richting de Atlantische Oceaan opgevaren. Na een zware storm verging de sloep met de vier bemanningsleden. De zuidkust van Groenland kwam in zicht. Daar ze na het aanschouwen van al die grote ijsbergen de zaak niet langer vertrouwden was de bemanning van de Michael er stiekem vandoor gegaan en naar Londen teruggekeerd, het gerucht verspreidend dat Frobisher met de Gabriel was vergaan. Niets was echter waar, en de Gabriel zette zijn tocht voort en bereikte wat hij noemde Queen Elisabeth's Foreland (het huidige Resolution Eiland). Hij ontdekte een baai die tot diep in Baffin Land reikte en meende dat hij ontdekt had wat hij zo koortsachtig zocht: de noordwestelijke doorvaart. Zou hij vijftig mijl verder hebben gevaren dan had hij zijn vergissing ingezien; gebrek aan proviand deed hem besluiten naar Londen terug te keren waar hij geroemd werd om de ontdekking van de vermeende doorvaart. Een van de bemanningsleden had een zwarte steen gevonden die nadat hij toevallig met vuur in aanraking kwam een gou-

den glans vertoonde. Men nam goedschiks aan dat het inderdaad goud was en prompt werd een tweede expeditie op touw gezet met als enig doel het vinden van delfstoffen. Frobisher kreeg de beschikking over drie schepen: De 200 ton metende Aid, de Gabriel en de Michael. Spoedig werd de plaats bereikt waar de steen gevonden werd, maar de betrekkingen met de plaatselijke bevolking waren ronduit vijandig. Met 200 ton van het erts werd huiswaarts gestoomd. De «goldrush» was begonnen en een derde expeditie 15 schepen groot vertrok. Hij had te kampen met verschrikkelijk weer, verloor verschillende schepen en kreeg bovendien te horen bij zijn terugkomst van deze expeditie dat zijn goud bestond uit waardeloos mica en ijzerpyriet. De wegen van Kent werden er mee geplaveid.

Na deze mislukte pogingen duurde het weer even voor men de oorspronkelijke draad weer opnam. Dit gebeurde onder de leiding van ene John Davis die de poging zou ondernemen met de 50 ton metende Sunshine en de 35 ton grote Moonshine.



Yv. 578



Yv. 335

We schreven juni 1585. Op 19 juli bevond men zich aan de zuidoostkust van Groenland. Hij rondde de punt en 400 mijl noordwaarts benoemde hij een inham Gilbert's Sound. Er ontstond een levendige ruilhandel met de plaatselijke eskimo's. Op 1 augustus werd een baai bereikt gelegen op 66 graden en 40' NB die hij Exeter Sound noemde. Weer was er een gebrek aan proviand dat ervoor zorgde dat de terugreis moest worden aangevat. Zes maanden later was er weer geld ter beschikking om een nieuwe expeditie te ondernemen. Behalve de Sunshine en de Moonshine kon Davis deze keer beschikken over de 120 ton metende Mermaid en de 20 ton metende pinas Northstar. Hoewel hij ongeveer dezelfde landpunten moest zijn gepasseerd als op zijn eerste tocht, herkende hij de toegang tot Cumberland Sound niet en vaarde naar het zuiden tot hij de kust van Labrador in het oog kreeg. De tocht werd een totale mislukking en op 11 september werd koers gezet naar huis. Davis derde expeditie vertrok op 19 mei 1787 met drie schepen: de Sunshine, de Elisabeth, en een pinas, de Ellen. Op 30 juni was David tot 72 graden 12' NB Straat Davis ingezeild. Op 19 juli bereikte hij Exeter Sound en even later de toegang tot Cumberland Sound. Na tien dagen zeilen wist hij dat deze basis als doorgang naar het Oosten mocht worden vergeten; hij had immers het einde van de baai bereikt. Net als Frobisher was het Davis tot drie keer toe niet gelukt een doorvaart door Amerika naar Cathay (China) te vinden. Als gevolg van het uitbreken van de oorlog met Spanje en Portugal werden verdere ontdekkingsreizen opgeschort. Voorlopig zat de noordwestelijke doorvaart potdicht.

Eindelijk in 1602 toen de oorlog met Spanje bijna was afgelopen zond Engelse Oost-Indische Compagnie George Waymouth met twee schepen de Discovery en de Godspeed dewijde zee op om de speurtocht voort te zetten vanaf het punt waar John Davis was opgehouden. Na drie maanden was hij al terug: hij was slachtoffer geworden van mouterij.

Nu kreeg ook de Moskou Compagnie belangstelling voor een doorvaart via de Pool en belaste kapitein Henry Hudson met het commando van een expeditie. Alhoewel hij niet slaagde in zijn pogingen om de noordoostelijke doorvaart te vinden, bracht hij toch een winstgevende walvis-industrie op gang. De Moskou Compagnie verloor echter alle belangstelling. Wie echter wel met grote aandacht de pogingen van Hudson hadden gevolgd was de Hollandse Oost-Indische Compagnie. Na moeizame onderhandelingen wisten de Hollanders hem er toe te overhalen een nieuwe expeditie op touw te zetten naar de Noordelijke IJszee. In april 1609 vertrok hij vanuit Amsterdam met de 80 ton metende Halve Maen. Onder druk van zijn muitende bemanning moest hij echter een westelijke koers varen en medio juli ging hij voor anker voor de Amerikaanse kust. Hij hield een zuidwestelijke koers aan en kwam tenslotte in een inham terecht die later de Hudson rivier en de haven van New York zou worden. Op 17 april 1610 en ditmaal voor rekening van de engelsen zeilde hij met de Discovery uit. Op 11 mei kwam hij in IJsland aan. 15 juni: de Halve Maen vaart de zeestraat binnen die later naar Hudson wordt genoemd. Besluiteloos bleef Hudson op en neer varen en op 10 november zat hij muurvast in het ijs in de omgeving van een plaats die nu Ruppertbaai heet...

Dit duurde zeven maanden en na tal van ontberingen konden dan eindelijk de voorbereidingen voor het vertrek worden gemaakt. Onmiddellijk na het vertrek brak mouterij uit en werd Hudson en een aantal trouwe varensgezellen in de sloep gezet en aan de golven prijs gegeven. Niemand heeft ooit nog iets over hen vernomen. Slechts enkele van de muiters bereikten Engeland, de opruiers waren onderweg gestorven en de anderen werden verder niet veront-rust. Sir Thomas Button werd uitgestuurd om op het werk van Hudson voort te borduren. Hij kreeg beschikking over de Resolution en de oude Discovery van Hudson. Zijn zeil-opdracht was niet verkeerd te verstaan: hij moest langs de noordzijde van Straat Hudson zeilen, dan westelijk aanhouden en de getijstroom in de gaten blijven houden. Kwamen die uit het zuidwesten dan moest daar worden gezocht, kwamen ze uit het noorden of het noordwesten dan moest daar de steven naar worden gewend. Eerst werd Digges Eiland bereikt zonder een enkel incident, maar dan begonnen de moeilijkheden. Bij een gevecht met de eskimo's verloren vijf van zijn mensen het leven. Hij hield zuidelijk aan toen er een storm opstak en op een geschikte plaats werd de overwintering voorbereid. Tijdens de lange donkere maanden vonden verscheidene mannen de dood, maar toch werd de zomer met optimisme begroet. Men koos zee richting noord. 600 mijl kust werden in kaart gebracht en september 1613 kwam men na een afwezigheid van 16 maanden terug in Engeland aan zonder noemenswaardige geschiedenis te hebben geschreven.





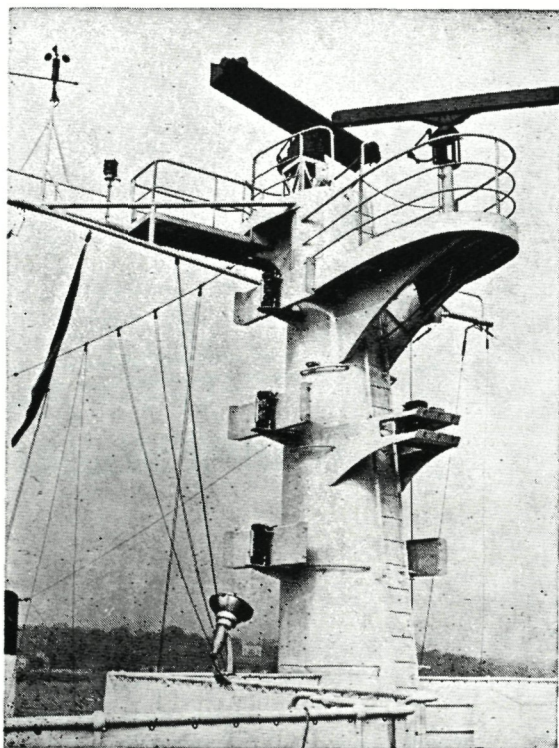
Een nieuwe Compagnie werd gesticht onder de naam «Compagnie van kooplieden uit Londen, ontdekkers van de noordwestelijke doorvaart». In 1614 ging William Gibbons die met Button had gevaren scheep in de Discovery, maar ook hij moest onverrichterzake terug keren. De Discovery werd terug aangewend, ditmaal onder het bevel van Robert Bylot en navigator William Baffin. Deze tocht onderscheidde zich van de andere doordat Baffin's nauwkeurige observaties zeer bruikbaar waren. Na een tocht zonder noemenswaardige tegenslagen werd eind mei Resolution baai bereikt. Het was echter mede door de slechte weersomstandigheden al juli geworden voor men de zuidwesthoek van wat men later Baffin eiland heette kon bereiken. Na de getijstroom in Straat Hudson te hebben bestudeerd kwam men tot de conclusie dat de doorvaart daar niet kon liggen. Op 8 september liet men het anker zakken in de thuishaven Plymouth. Men besloot de door-

ken tussen Groenland en Baffinland. In maart 1616 gingen Baffin en Bylot opnieuw scheep op de Discovery en half mei rondten ze de zuidpunt van Groenland. Men zeilde langs de westkust en kwamen voorbij Sanderson's Hope, het noordelijkste punt dat Davis had bereikt. Weer speelde het slechte weer hen parten en moest de kust van Groenland worden aangedaan. Begin juli waren ze echter reeds in Smith Sound, iets ten noorden van 78 graden NB, de meest noordelijke breedtegraad die Baffin heeft bereikt. Bijna 900 mijl lang hield het ijs de Discovery van de kust weg en werd er wijselijk besloten terug naar Groenland te varen om proviand op te doen. Baffin liet weten aan zijn opdrachtgever Sir John Wolstenholme: » Er is geen doorvaart noch hoop op een doorvaart ten noorden van Straat Davis. We hebben de hele, of bijna de hele kust rondom de baai onderzocht en hebben slechts een grote inham gevonden.



Yv. 229

Later meer...



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

LE CORPS DE MARINE AU FEU (1)

(1) Extrait de «Les Belges dans la bataille de l'Atlantique. 1939-1945» à paraître aux éditions Collet.

Par Henri ANRYS

1. Le nettoyage des eaux belges

Lorsque la guerre éclate à l'automne 1939, les belligérants encadrent les eaux belges de champs de mines. Dès le 23 octobre 1939, les Anglais seuls en ont mouillé 3.600 ; les tempêtes arrachent les orins et en font dériver devant la côte belge. Trois cargos et sept bateaux de pêche belges sautent.

La Belgique neutre ne peut compter que sur elle-même et elle n'a plus de Marine de Guerre depuis 1926. Un dépôt des Equipages a seulement recensé les marins rappelables à l'armée. On va enlever à leurs régiments tous les marins mobilisés et créer le Corps de Marine.

Le 15 septembre 1939, le Corps est mobilisé partiellement. Le 18, il est constitué : un Etat-Major (3 officiers et 6 matelots), la 1ère escadrille (Commandant VAN STRIJDONCK - 3 officiers et 83 hommes), l'escadrille de renfort et d'instruction (Lieutenant MASSART - 70 hommes) à la Caserne Mahieu à Ostende, un embryon de 2e escadrille à Bruges (Lt Graré) et de 3e escadrille (2 officiers et 35 hommes - Commandant DELSTANCHE) à Anvers. Le corps dépendra de la Base Maritime (Général GLORIE) et sera sou-

mis au Code Pénal Militaire (décision du 3 octobre 1939). Il sera commandé par le Major DE CARPENTRIE, ancien commandant du croiseur d'Entrecasteaux en 1926. Il est assisté du Commandant VAN DEN BERG et du Lieutenant GONZE, tous deux anciens du Corps des Torpilleurs et Marins comme la plupart des cadres officiers et sous-officiers. Les officiers garderont les grades et insignes de l'Armée, les sous-officiers prendront les grades marine et tout le monde reçoit la tenue bleue, assortie du pompon bleu de 1917 pour les matelots. L'Etat-Major Général fournit 3 canons de 47, 8 mitrailleuses et 50 fusils mais le major doit réquisitionner dans un magasin 8 jumelles pour les vigies. Il doit demander aux malles les avis aux navigateurs et des cartes marines. Il n'a ni cirés ni bottes pour ses hommes mais par contre un cheval qu'il doit rendre parce qu'il n'appartient plus à l'artillerie.

Le 26 octobre 1939, les bateaux-pilotes 4 et 6, d'environ 330 tonnes, sont réceptionnés. Les marins reçoivent ainsi de vieux navires âgés de 22 et 24 ans, en acier, complètement rouillés et qu'on a, en fait, été repêcher au cimetière des navires. A peine capables de filer 9 nœuds par



1. Un détachement du Corps de Marine à une prise d'armes à HEIST pendant l'hiver 1940, sous les ordres du Lieutenant JADOT et du 1er Maître LEMPEREUR.

Le Corps de Marine reprend les uniformes du Corps des Torpilleurs et Marins (CMT) de 1926, avec le pompon bleu. Le Maître

de 1ère classe LEMPEREUR, avait été instructeur du CTM et était 1er Maréchal des Logis Chef d'Artillerie lorsqu'on reconstitua la Marine Militaire. Chargé de l'instruction à la Caserne Mahieu, il sera tué lorsque «l'Aloha» sautera sur une mine.

et d'un tirant d'eau de 4.50 m, autant de handicaps pour le travail de chasseurs de mines qu'on leur demandera.

Il chauffent au charbon et il faut donc obtenir la pression nécessaire au moins deux heures avant l'appareillage si les feux ont été gardés couverts et 14 heures si les chaudières sont éteintes. Même à quai, il faudra surveiller les feux, augmenter le personnel de quart, et les navires dévoreront 1.850 kg de charbon par jour. Comme chaque bâtiment ne sera armé que par un officier, 4 sous-officiers et 22 matelots, les quarts seront fréquents, les travaux de nettoyage importants...

La première escadrille est complétée par la vedette de l'Administration de la Marine C.4 réservée à l'arraisonnement et armée d'une mitrailleuse et de la vedette «Prince Charles» donnée par un particulier.

Quant à l'escadrille d'Anvers, elle se compose provisoirement du seul POLICE DE LA RADE III, de 122 tonnes, 9,5 nœuds. Ce bateau porte gaillardement ses 31 ans; il a déjà été interné en 1914 en Hollande, a fait partie de la flottille du Rhin en 1920 et n'a jamais été un bon navire.

A partir du 15 novembre, le Corps est en état de fonctionner.

En permanence, deux bateaux sont au large, quel que soit l'état de la mer, surtout par gros temps, puisque c'est alors que les mines affluent; deux navires sortent de 8 à 13.30 heures et deux de 11 à 17 heures. Au début de février 1940, l'ancien bateau-pilote 5 vient renforcer l'escadrille. Chaque patrouilleur possède un canon de 47 et 2 mitrailleuses et les deux vedettes ont une mitrailleuse. Du 15 novembre au 15 décembre 1939, les patrouilleurs détruisent 35

mines, généralement par mer très agitée et le Corps en désamorce 57 échouées à terre. Après ce gros balayage, les marins ne doivent en neutraliser que 3 le mois suivant. Du 13 janvier au 12 février 1940, ils en coulent 7, en désamorcent 5. Du 13 février au 12 mars, 6 mines sont détruites. Le gros temps du mois suivant donne le travail: 24 mines coulées, 13 désamorcées. Au total, le CM neutralisera plus de 150 mines, dont certaines dans des conditions fort dramatiques avant le début de hostilités.

2. La guerre

Le 1 mai 1940, le Corps est bouleversé. Il a été décidé de renouveler ses effectifs tous les 6 mois. Une partie du personnel est libérée et remplacée par des marins chômeurs.

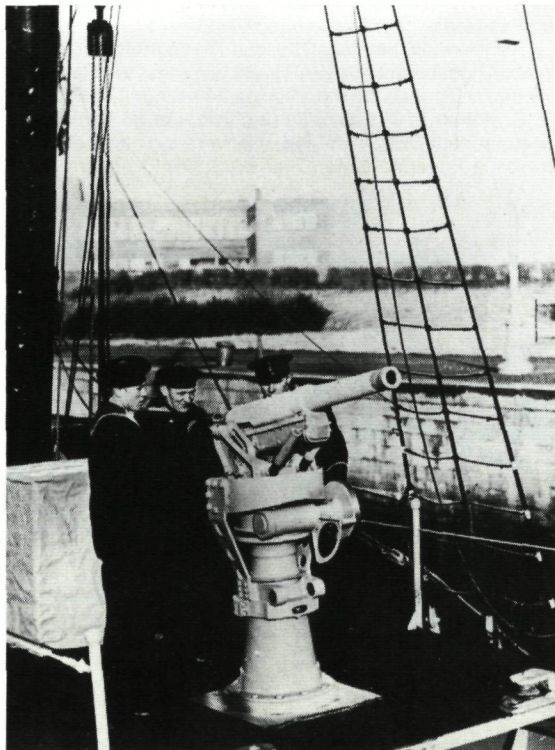
Le 10 mai, l'Etat-Major et l'escadrille de renfort occupent l'Ecole de Marine.

La 2e escadrille est créée sous le commandement du Lieutenant DUCHENE qui réquisitionne trois chalutiers et deux remorqueurs. Le 12, il voit passer à ses ordres le lieutenant SERON avec 96 hommes. L'escadrille sera dirigée sur Zeebruges le 16.

Le 13 mai, le Général GLORIE confie le commandement des ports à l'autorité militaire. Le Major DE CARPENTRIE prend en charge Ostende et désigne comme commandant de Zeebruges le Lieutenant GRARE, officier du port d'Anvers avant la guerre et le Lieutenant DUCHENE pour Bruges.



2. Chaque patrouilleur comptait deux mitrailleuses. La plupart des mines furent détruites à la mitrailleuse. Le 14 avril 1940, par exemple, vingt deux mines sont coulées et deux explosent sous le tir de mitrailleuse et treize sont désamorcées.



3. Canon de 47 sur un patrouilleur. Le Corps de Marine a reçu en 1939 trois canons de 47 à embarquer sur les trois patrouilleurs et deux canons d'arraisonnement à Zeebruges et à Ostende.

Pour rencontrer la menace de mines magnétiques, le Corps réquisitionne des chalutiers en bois et des vedettes : — première escadrille (Commandant VAN STRIJDONCK) 0348 - 0140 - 0317, les vedettes R.1 et R.2 de l'Administration ; l'escadrille passe ainsi de cinq à dix unités ; — deuxième escadrille Z.8, Z.25 et H.75, les remorqueurs «Graaf Visart» et le «Baron DE MAERE». Ces cinq bâtiments constituent l'escadrille. Le 21, le Corps prendra aussi deux remorqueurs abandonnés à Ostende, le «John P. Best» et le «Valentin Letzer».

En outre, le 13 mai, l'Etat-Major du Corps a reçu pour y installer son quartier général le yacht «Aloha» de Monsieur de LAUNOY. Son skipper, le capitaine PRION en conserve le commandement.

Les navires sont constamment attaqués par l'aviation. Les deux escadrilles côtières passent leurs journées en patrouille et sauvent les rescapés de navires coulés français, italien, danois et grec. Au port même, les bombes pleuvent et, dans la nuit du 15 mai, un bombardement crée une panique indescriptible parmi les réfugiés. Le 19, les installations portuaires sont attaquées à 12 heures, à 17 heures, puis dans la nuit.

3. La 3e escadrille à Anvers

La 3e escadrille a été constituée à Anvers le 25 septembre 1939 sous les ordres du Commandant DELSTANCHE. Elle a reçu le 5 décembre 1939 l'antique «Police de la Rade III» équipée de deux mitrailleuses et effectue des croisières d'instruction pour les deux officiers, cinq sous-officiers et trente marins de l'unité mais son activité est réduite à de l'instruction.

Le 14 mai 1940, l'escadrille reçoit deux vedettes de l'Etat, le «Brabo» et le «Tollmacht», dont les bordés sont renforcés de sacs de sable. Elles reçoivent une mitrailleuse. L'escadrille réquisitionne pour un bon de 70.000 francs le yacht «Restless».

Son propriétaire rappelé de Bruxelles arrive dans la nuit avec la clef. Ces unités sont envoyées à Doel, et le «Restless» dépasse Lillo et est pris à partie par un tir de canons antichars, revient à Doel où il est avarié par bombes d'avion le 15 mai et renvoyé à Hoboken.

Du 15 au 18 mai, l'escadrille évacue des allèges et opère des destructions.

Le 17, le «P.III» assure la destruction de cinq bâtiments à abandonner au port.

Le 18 mai, à 0.30 heures, le «P.III» est lui-même sabordé et l'escadrille se regroupe à Burght puis à Tamise ; elle va tenter de rallier Ostende par les canaux.

Au passage d'Hemixem, il faut scier les mâts. Des sentinelles affolées tirent sur les marins. Vers 16 heures, l'escadrille traverse Gand. Les canaux sont de plus en plus encombrés par les chalands en fuite. Le 19 au matin, la 3e escadrille est bloquée au pont du chemin de fer de Steenbrugge qui doit rester fermé pour les trains militaires français. Le Commandant DELSTANCHE fait ouvrir et à 20 heures, les vedettes sont au quai au bassin à Ostende. Les équipages sont de suite répartis sur les unités de la première escadrille et les bateaux seront abandonnés et sabordés le 22. Leur activité se fonde avec celles de la 1ère escadrille à Ostende à partir du 19.

4. Devant la côte

Du 17 au 19 mai, les trois patrouilleurs A.4, A.5 et A.6 vont se faire démagnétiser à Dunkerque.

A partir du 19 mai, l'Amirauté britannique projette de bloquer les ports sans autre avertissement et le Major DE CARPENTRIE fait sortir ses unités chaque nuit jusqu'au

22 mai. Dans la nuit du 20 au 21, l'«Aloha» saute sur une mine dans la rade entraînant dans la mort le Capitaine de complément PRION, le premier maître LEMPEREUR et le maître SEEGERs et dix autres marins du corps. Les remorqueurs partent vers Dartmouth. Jour et nuit Ostende est bombardé et des mines sont parachutées.

Le 19 mai 1940, le Général GLORIE, commandant de la base, a fait savoir que le corps de marine doit se préparer à rallier les ports français.

En vue de l'évacuation, le Major DE CARPENTRIE fait une ronde dans le port pour sélectionner les cargaisons à emporter et butte sur des caisses en tas. Il les fait ouvrir et y découvre des lingots d'or. Il y en a cinquante tonnes en caisses et sacs sous la garde du Lieutenant de réserve ANCIAUX. A 18.15 heures, le major appelle à l'Etat Major le Lieutenant VAN VAERENBERG, Commandant du A.4 et lui ordonne d'embarquer immédiatement à la rive Est diverses caisses et sacs avec l'aide du Lieutenant JADOT. A 20.55 heures, l'embarquement est terminé, les sacs s'entassent sur le pont et le A.4 appareille suivi du bateau-pilote P.16, chargé de réfugiés à destination de Dieppe. Le 22 mai, il arrive à Dartmouth et le Lieutenant ANCIAUX parvient après moultes tentatives à téléphoner à Londres. Il expose sa situation à l'Ambassade qui lui ordonne d'aller décharger sa cargaison à Plymouth.

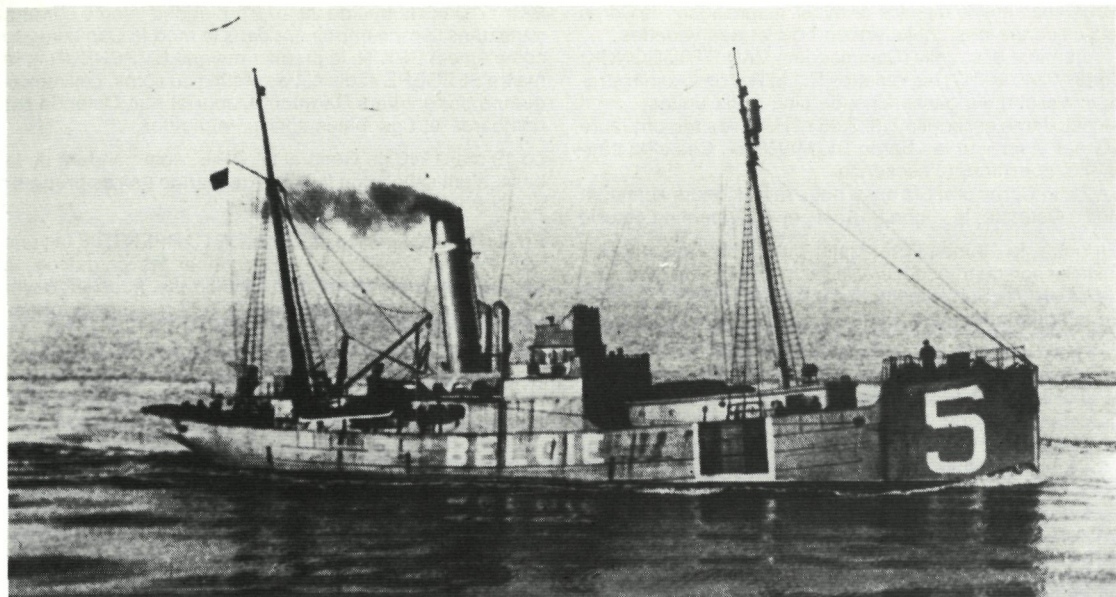


4. Patrouilleur A.4 (Lieutenant VAN VAERENBERG, Patron L. GOMBERT).

Ancien patrouilleur construit par la Royal Navy en 1917 à Selly, il avait été racheté pour le service de pilotage. Jauge 44 tonnes net, 334 tonnes brut, 600 CV, chauffe au charbon (1.850 kg/jour), vitesse 10 noeuds.

Equipage : 1 officier, 4 sous-officiers, 22 hommes.

Le bâtiment a appareillé d'Ostende le 19 mai avec l'or de la Banque Nationale et finit par le faire accepter à Plymouth le 23 mai après escale à Folkestone et Dartmouth. Ayant rallié le Corps à Dartmouth, il patrouille aux ordres du Commandant du Naval College puis bat le pavillon du Chef de Corps pour rejoindre la France. (Musée de l'Armée).



5. Patrouilleur A.5. (Lieutenant GRARE puis Lieutenant D'HOUWER - patron Maître de 2e classe VAN DEN BROECK). Mêmes caractéristiques que le A.4. Cédé en février 1940 au Corps de Marine. Le 1 juin 1940 à Douvres vers 10 heures, il se met aux ordres de l'avis français La Diligente. L'Amiral Pas de Calais envoie le Groupe - A.5, Z.25 - (patron 2de Maître R. WILLEMS) et H.75 (patron 2de Maître E. RASCAR) à Dunkerque. Les navires belges appareillent à 13 heures et arrivent à 2 heures à Dunkerque. En une demi-heure, sous un violent bombardement, sont embarqués :

A.5 = 234 hommes ;

Z.25 = 90 hommes ;

H.75 = 240 hommes.

Une bombe tue deux soldats et en blesse cinq autres ainsi que le 2e Maître HERMIE sur le A.5. Les blessés sont embarqués sur le A.5. où un médecin accourt les soigner. Les navires rallient ensuite Ramsgate.

Le A.5. remorquera le 18 juin l'escorteur français de 700 tonnes (ex US) « La Cherbourgeoise » de Lorient au Verdon. (Musée de l'Armée).

mai le Corps qui sera arrivé dans l'entretemps à Dartmouth. Le 21 mai, le Grand Quartier passant par dessus la tête du chef de corps décide d'envoyer le Commandant VAN STRIJDONCK en France ainsi que les chalutiers 0.140 et 0.348 pris en charge par les Lieutenants DUCHENE et EVRARD. Le Major DE CARPENTRIE est ainsi privé de son commandant de la 1ère flottille.

Le lendemain, le Général GLORIE installé à Nieuport ordonne au corps de quitter Ostende, les ports belges ne disposant plus d'eau douce pour les machines et les Marines alliées ayant retiré leurs dragueurs magnétiques.

Le Général fixe Dieppe comme destination aux unités navigantes et Nieuport pour les services à terre, ajoutant : « Si Dieppe ne peut vous recevoir, agissez d'initiative ». Les bateaux embarquent pour trois jours de ravitaillement. Le personnel de l'escadrille de renfort est réparti sur les unités. Les petites vedettes, incapables de suivre, sont sabordées. A 21 heures, les équipages sont rappelés aux postes de manœuvre, mais un bombardement reporte l'appareillage et les navires quittent définitivement Ostende le 22 mai 1940 à 23 heures.

A Zeebruges, le Général POULEUR et 27 hommes de son Etat-Major embarquent sur les H.75 et Z.25. Les bâtiments appareillent. Les remorqueurs du Corps emmènent de Zeebruges un cargo letton saisi de 5.600 tonnes « Sigurds Faulbaums » sous le commandement du Lieutenant SERON. A peine sorti, le navire saute, frappé par une torpille du U.9. Le patron du remorqueur « Graaf Visart », le second maître VLIETINCK lance aussitôt son bateau au secours de l'équipage de prise sans se préoccuper des champs de mines et embarque l'équipage.

5. De Dartmouth à Dunkerque

Comme les passes vers Dunkerque sont coupées par des mines, le Commandant du Corps de Marine a donné rendez-vous à ses unités d'Ostende et de Zeebruges aux Goodwins. L'Amirauté britannique les déroute le 26 sur Dartmouth où les 70 hommes de l'escadrille de renfort et d'instruction sont débarqués et envoyés au Camp de Tenby, à 12 heures de train de Dartmouth.

Le 23, le Général POULEUR obtient malgré les réticences du Chef de Corps d'être transféré sur le A.6 (Lieutenant MASSART) pour se faire conduire à Caen. Le Corps perd ainsi une bonne unité qui aurait été plus utile à Dunkerque et qui ne ralliera l'escadrille qu'au Verdon le 20 juin.

Le 28 mai, les bâtiments ravitaillent à Dartmouth pour rallier la France lorsqu'un ordre anglais arrête tout. Au même moment à Ouistreham, sur le A.6 qui a débarqué le Général POULEUR, le Lieutenant MASSART sort de sa cabine, intrigué. Il n'entend plus le bruit des briquettes qu'on déverse dans la soute. La corvée de marins français attend, les bras ballants. On lui explique que l'Armée belge, écrasée, sans munitions ni vivres, a capitulé et les autorités alliées s'interrogent sur l'attitude des marins belges. Les marins sont hors de l'étreinte ennemie. Si on leur en donne les moyens, ils continueront la lutte. Ils continuent donc mais l'Amirauté française gardera le A.6 sur la côte française. Le bâtiment ne rallie donc pas le Corps à Dartmouth. En Angleterre, le Corps reprend son activité, sous contrôle anglais. A partir du 28, l'escadrille assure la police du fleuve devant Dartmouth. L'évacuation des forces alliées encerclées à Dunkerque a commencé.

Le 29 mai, le A.4 appareille à 23.50 heures pour embarquer des troupes à La Panne.

Le 30 mai, il est fait appel aux pêcheurs belges pour aller à Dunkerque où l'évacuation bat son plein. Il y a du flottement et le 30 à 23.50 heures, les A.5 et Z.25 partent dès lors sans plus attendre pour Dunkerque. Le H.75 quitte à son tour à 2.35 heures.

Le Commandant CUMONT arrive de Londres et réunit à 20 heures les patrons pêcheurs à l'Hôtel de Ville pour les convaincre d'aller à Dunkerque. Il donne les garanties matérielles demandées en cas de dommage et promet une *Livre par militaire sauvé de Dunkerque*.

Les vedettes R.1 et R.2 ravitaillent les bateaux de pêche et le 1 juin à 3 heures les premiers chalutiers partent. Le Corps fournit un équipage au 1092 abandonné. Pendant ce temps le A.4 en route pour La Panne, a reçu un contre-ordre du patrouilleur anglais 256 et rentre au port le 2 juin. Le Lieutenant Jean D'HAUWER, Chef du Groupe A.5, H.75 et Z.25 arrive à Douvres vers 10 heures, reçoit l'ordre de l'avis français «La Diligente» de faire route sur Dunkerque où les bateaux accostent à la jetée le 1 juin à deux heures. Le A.5 (Maître VANDEN BROECK) embarque 234 hommes, le Z.25 (Maître WILLEMS) prend 90 hommes, le H.75 (Maître RASCAR) 240 hommes sous un violent bombardement. Une bombe tue deux soldats français en train de monter sur le A.5 où le second maître HERMIE est blessé au bras. Il devra être amputé. Toute la journée et la nuit du 3 au 4, le H.75 recherche les naufragés sur la route de retour puis est dirigé par «La Diligente» sur Cherbourg, et enlevé ainsi également au Corps de Marine. La Marine française prendra ultérieurement pour son compte le H.75

dont l'équipage armera en remplacement le tender T.1. de l'Administration de la Marine et se joindra au A.6 alors à Cherbourg également. Seuls les A.5 et Z.25 rallient le Corps à Dartmouth où le Major DE CARPENTRIE se démène pour obtenir de rallier la FRANCE, perdant ainsi sans le savoir une chance pour l'avenir du Corps.

6. L'escadrille unique à Dartmouth

Le 7 juin, des canonnières sont débarquées au profit de la Marine Marchande.

A partir du moment où Ostende a été abandonné, le Major DE CARPENTRIE a réorganisé le Corps en un Etat-Major, une escadrille de renfort et d'instruction et une seule escadrille navigante, fusionnant les trois escadrilles existantes réunies sous les ordres du seul commandant d'escadrille encore à sa disposition, le Commandant DELSTANCHE.

Le Major Decarpentrie a exposé dans son rapport les raisons pour lesquelles il avait voulu rallier la France perdant ainsi l'occasion de constituer huit jours plus tard une marine militaire libre en Angleterre avec les 190 hommes dont il dispose à Dartmouth et Tenby. Citons : Dès notre arrivée à Dartmouth, nous nous mettons en relation avec l'autorité anglaise, pour obtenir l'autorisation de nous rendre au Havre. Nous signalons également notre présence à l'Ambassade de Belgique en demandant d'intervenir pour que nous puissions nous rendre en France. L'autorisation nous est donnée le 28 mai au matin, malheureusement, avant l'appareillage, nous recevons un contre-ordre nous disant sans autres explications, que la situation avait complètement changé et que nous devions attendre de nouvelles instructions. Il s'agissait, en l'occurrence, de la capitulation de l'Armée Belge.

Nous démarchons pour rejoindre la France reprennent. Elles ont pour causes les raisons suivantes :



6. Le A.6. (Lieutenant MASSART)

Patrouilleur construit en 1915 à Middleshe pour la R.N., utilisé comme bateau pilote en Belgique jusqu'à son déclassement, cédé au Corps de Marine le 26 octobre 1939 avec le A.4. Jauge 60 tonnes net, 321 tonnes brut, 500 CV charbon, 10 noeuds.

Le A.6 fut chargé d'évacuer le Général POULEUR et son Etat-Major de Zeebrugge en France. A Caen, le 30 mai 1940 il est

appelé à rallier Cherbourg aux ordres du Commandant VAN STRYDONCK. Arrivé à Brest le 8 juin, à la Palice le 9, à Rochefort le 10, il est rattaché le 14 juin à l'Escadrille du Front de l'Ouest sous les ordres du Lieutenant MASSART. Saboté par son équipage le 25, le bateau doit faire demi-tour et rentrer à Saint-Jean-De-Luz lorsque le reste du corps fait route sur Bilbao pour se faire interner. Des volontaires de ces équipages passent sur le 0.348 pour rallier l'Espagne. (Musée de l'Armée).



7. Le yacht «Aloha» est mis par son propriétaire Monsieur de LAUNOY à la disposition du Corps le 13 mai. Son skipper, le Capitaine Prion, obtient de conserver le commandement et est mobilisé comme Officier de Complément. L'Etat-Major du Corps passe à bord lorsque le Commandant du Corps ordonne le 19 mai à la flotille de sortir chaque nuit pour éviter d'être enfermée dans Ostende. Le yacht saute sur un mine dans la nuit du 19. Il y a douze morts (Photo Monsieur GODDERI - Musée de l'Armée).



8. Le retour des matelots du Corps de Marine internés en Espagne.

Le 24 juin, le Corps est arrivé à Saint-Jean-De-Luz. Sans nouvelle du Gouvernement, le Major DE CARPENTRIE obtient sa liberté de manoeuvre de l'Amiral Bordeaux pour échapper aux Allemands qui approchent. Le Z.25 n'est pas en état d'appareiller. L'O.317 est abandonné, son équipage se mutinant. Celui du A6 sabote la machine, empêchant des volontaires de reprendre le patrouilleur. Finalement, le 25 juin 1940, à 20.30 heures les A.4, A.5, T.1, O.140, Z.8, O.348 appareillent pour Bilbao où ils arrivent le 26. Les nonante-deux hommes d'équipage sont envoyés au camp de Miranda, ils s'y entassent sur une paille infecte, mangée de

1. L'ordre au moment de quitter la France, était d'aller en France;
2. Pendant la guerre 14-18, une base maritime avait également été créée en France et dans la suite le Corps des Torpilleurs et Marins avait été conseillé jusqu'en 1986 par une mission navale française très importante.

Il en résulte que dans le personnel belge actuellement en service, beaucoup ont subi l'empreinte de la Marine de Guerre française et s'adaptent plus difficilement aux méthodes anglaises.

3. La langue anglaise n'est pas familière à la plupart des Belges. Il n'en est pas de même de la langue française.

4. L'uniforme marin belge est la copie de celui adopté en France, d'où facilité au point de vue équipement.

5. Nos traitements et soldes sont loin d'être en rapport avec le coût de la vie en Angleterre.

6. Nous apprenons qu'il est question de former en France une armée belge nouvelle. Il semble donc tout indiqué que le Corps de Marine puisse établir sa Base en France.

Pendant notre séjour à Dartmouth, le Naval College, représentant l'Amirauté, ne fit pas grand chose pour nous. Il a fallu que l'Ambassade mette à la disposition du Consul un certain crédit pour assurer notre ravitaillement et le paiement des soldes et traitements. D'autre part, quand il a fallu débarquer l'escadrille de R.I. ainsi que les magasins et le matériel, nous avons en vain essayé d'obtenir des locaux dans cette ville. Ceci nous eut pourtant permis de parfaire l'instruction militaire des marins rappelés sous les armes le 1er mai et dans la suite au moment de la mobilisation générale. L'autorité anglaise décida de les caser à Plymouth, assez pro-

punaises, avec la rivière pour latrines et lavoir en même temps. Sur démarches du Major de CARPENTRIE, ils sont ramenés à Orduna après six semaines. L'aumonier LECLEF fait diverses démarches auprès des Ambassades des U.S.A. et d'Allemagne et obtient le 13 décembre 1940 l'accord allemand pour le retour, les marins étant renvoyés chez eux, le sort des officiers devant être tranché par les Allemands cas par cas. Les marins quittent l'Espagne le 24 février 1941. Trois officiers resteront en charge des bateaux internés. (Photo allemande Scherl Bilderdienst Berlin du 4 mars 1941)

étonnement, nous apprîmes que les 70 hommes environ, débarqués, avaient été dirigés sur Tenby, centre de recueil des militaires évadés de la Belgique occupée, située à environ 12 heures de chemin de fer de notre port d'attache.

L'ambassade de Belgique à Londres, à notre demande, parvint à négocier le départ du Corps de Marine pour la France. Nous avons quitté Dartmouth le 13 juin.

Ayant appris par l'Ambassade que le 0.92 dont l'équipage appartenait au Corps de Marine, avait reçu l'ordre de rejoindre Dartmouth, nous demandons avant notre départ au Commandant Aspelagh de la marine de l'Etat Belge (s'occupant à Dartmouth des pêcheurs belges réfugiés) d'acheminer ces hommes sur Lorient.

Nous embarquons sur le bateau pilote N° 16, mis à notre disposition, le détachement Tenby.

Arrivés à Lorient le 15 juin, l'Amirauté Française nous donna immédiatement les moyens d'y créer une base maritime belge et nous rattacha au 5e Groupe des Patrouilleurs de la Marine de Guerre Française.

Le 13 juin, sur les instances de son chef auprès de l'Ambassade à Londres, le Corps est enfin renvoyé à Lorient. Le Major DE CARPENTRIE met son sac sur le A.4 où il restera jusqu'à la fin de la campagne. Le bateau-pilote P.16 lui est rattaché pour transporter l'escadrille de renfort et d'instruction. Les remorqueurs «John P. Best» et «Valentin Letzer» sont laissés à Dartmouth à la disposition de l'Ambassade de Belgique.

Le 15 juin, le Corps arrive à Lorient où il est intégré au 5e groupe de patrouilleurs français.

Le Z.8 commence à draguer avec un chalutier français pendant que le pont du Z.25 est ouvert pour y introduire un moteur plus gros afin de lui permettre de traîner une drague.

Mais, dès le 18, Lorient étant menacé et les incendies entourant déjà les bateaux, l'escadrille doit appareiller pour le Verdon. L'Amirauté française demande à conserver à Lorient les remorqueurs «Baron de Maere», «Graaf Visart» et les deux vedettes «R.1» et «R.2». Les autres bâtiments prennent la mer, le A.5. prend en remorque l'avis français la «Cherbourgeoise».

Le 19 juin 1940, à 19 heures, les unités belges entrent dans la Gironde. A 21 heures, apparaît le P. 13 avec, à bord, le Commandant VAN STRIJDONCK suivi du A.6 et du T.1 armés par l'équipage du H.75.

7. L'escadrille du front de l'ouest

Le Major DE CARPENTRIE apprend alors avec humeur que le Commandant VAN STRIJDONCK est allé le 12 juin à Poitiers, où le Gouvernement belge s'est réfugié, qu'il y a été nommé Commandant ad interim du Corps alors que lui-même était toujours en fonction et qu'il a constitué une «escadrille du Front Ouest» avec les diverses unités belges en action sur la côte française. Les 0348 et 0140, le T.1 et le P.13 ont été regroupés à Cherbourg le 30 mai sous ses ordres ainsi que le A.6 qu'il a fait appeler à Cherbourg par un coup de téléphone au Commandant de la Marine du Port d'Ouistreham. Les navires ont appareillé le 7 juin pour Rochefort et le 12 juin le Commandant VAN STRIJDONCK les a constitués en escadrille sous les ordres du Lieutenant MASSART, commandant le A.6.

Le 15 juin, il a envoyé les 0348 et 0140 au Verdon où ils ont été équipés le 16 pour le dragage des mines magnétiques qu'ils ont commencé depuis le 17 et continueront jusqu'au 24 juin quand ils seront envoyés à St. Jean de Luz.

Pendant ce temps le 16 juin le Commandant VAN STRIJDONCK a lui-même rallié La Rochelle avec le P.13. Quand au A.6 et au T.1, ils ont été envoyés à la Palice où ils ont dragué les mines.

Le 17 juin, ces unités ont participé au sauvetage de l'équipage du paquebot «Champlain», le deuxième maître RA-

SCAR, patron du T.1 a été blessé par un éclat de bombe. Les deux bâtiments appareilleront à leur tour pour Le Verdon le 20 juin 1940.

A ce moment les équipages vivent de conserves depuis huit jours. L'eau douce manque. Le Major DE CARPENTRIE qui reprend en main le Corps réuni envoie le Commandant VAN STRIJDONCK avec le P.13 à Arcachon pour chercher des vivres. Des avaries y immobilisent ce bateau et les Allemands le capturent.

Le T.1 ira alors chercher des vivres à Bordeaux le 24 juin, mais les tanks à mazout des navires sont presque vides.

8. La fin du corps

Le 24 juin, Royan est occupé. Le Corps doit évacuer Le Verdon. Le T.1 est bombardé et mitraillé. A 13.15 heures, les navires appareillent du Verdon dans la tempête. Le A.5 pompe continuellement l'eau.

Le 25 juin, les 0348 et 0140 de leur côté, et les A.6, Z.25 et 0137 puis les A.4, A.5, Z.8, et T.1 arrivent à Saint Jean de Luz. Le BP 16 a repris sa liberté de manœuvre pour gagner Lisbonne et de là Londres. Presque toutes les unités sont dans un grand état de fatigue. La France a signé l'armistice et la côte atlantique sera occupée. Le chef de corps décide d'échapper à la capture et de gagner un port espagnol.

Le A.6 moteur saboté, le Z.25 pont ouvert et moteur non boulonné, hors d'état de supporter la grosse mer, le 0317 dont l'équipage s'est mutiné, restent à Saint Jean de Luz. Les A.4, A.5, 0348, 0140, Z8 et T.1 arrivent à Bilbao le 25 juin 1940 à 21 heures et y sont internés. Les 92 matelots sont mis au camp de Miranda puis Orduna. Les officiers résident à Bilbao. Ils seront renvoyés en Belgique le 24 février 1941. Les navires resteront quatre ans sous la garde de trois officiers et un sous-officier rattachés aux Forces belges de Grande-Bretagne.

Dans son rapport en 1945 le major De Carpentrie enregistre des considérations qui serviraient d'enseignement.

Le Corps de Marine quand il a été créé, fut administré par une autre unité. Ce procédé n'amène que des ennuis. En effet:

1. En temps de paix, on pourrait croire que rien ne s'oppose à cette façon de faire. Bien entendu, mais ce n'est quand même pas l'unité administrée qui profite de l'augmentation des encaisses de ménage et de cantine. Alors, quand on a besoin d'argent, pour une chose ou l'autre, il faut demander ou essayer de négocier un accord, toujours problématique, pour un partage des bénéfices.

2. Une dépêche ministérielle prévoyait bien un bureau de Comptabilité, la date de sa création serait fixée dans la suite. Au moment de la mobilisation générale, comme le personnel d'un pareil bureau n'arrivait pas, on téléphona et on écrivit au Ministère, car si le Corps de Marine possédait d'excellents marins, il n'en était peut-être pas de même au point de vue de la comptabilité, chose toute nouvelle. Et malheureusement, l'officier trésorier dont nous dépendions était passé dans un autre organisme. Toujours est-il que ce bureau de comptabilité n'a jamais pu fonctionner, aucun personne ne nous ayant jamais été envoyé.

3. Chaque bateau, doit avoir sa comptabilité propre en matière et en deniers et il doit y avoir à bord, suivant l'importance de l'unité, un gradé ou un officier d'administration dépendant du bureau de comptabilité qui centralise.

4. La troupe prend ses repas dans un autre corps, mais du jour au lendemain en temps de mobilisation, il faudra faire la cuisine par ses propres moyens, et en utilisant du personnel cuisinier non au courant du métier. Pourquoi doit attendre ce moment pour commencer les régulations du nécessaire? Celui-ci devrait exister en magasin.

- c. - Il en est de même pour le service de santé, Un médecin doit être à la disposition exclusive du Corps de Marine, sans cela, en temps de mobilisation, on risque d'en être privé pendant longtemps. Et, ainsi que cela s'est présenté actuellement, le Corps de Marine qui sera appelé à se déplacer fréquemment, sera privé de tout service médical, (médecin et infirmiers).

- d. - Un corps, si petit soit-il, à les mêmes besoins qu'un autre Corps organisé. Il ne peut donc pas être question de supprimer certains services ou de les minimiser.

- e. - Le principe d'appeler des militaires sous les armes, sans avoir de quoi les habiller est à condamner. Il doit exister des stocks d'habillement et d'équipement.

f. - Un corps doit posséder un dépôt annexe. Il faut des locaux pour entreposer les butins, l'armement, les munitions, etc... Le Corps de Marine ne possédait rien. La projet existait depuis longtemps. Peut-être le besoins de tous ces encombrements n'était-il pas considéré comme immédiat. Toujours est-il que cette façon de faire conduisit à se laisser surprendre par une mobilisation.

g. - Le principe de renouveler le personnel sous les armes périodiquement tout en conservant un noyau permanent, est excellent. Mais malheureusement, il ne faut pas que la guerre éclate au moment où le personnel nouveau vient d'être appelé sous les armes. On n'a dans ce cas, comme utilisation immédiate, que trop de marins non instruits, non repris en main et Dieu sait si les pêcheurs en ont besoin. C'est ce qui arriva au Corps de Marine. Les hostilités commencèrent le 10 mai, alors que les marins sous les armes à ce moment, ne furent rappelés que le 1 mai.

h. - Un Corps de Marine devrait posséder un petit atelier flottant avec quelques machines outils, de quoi pourvoir soi-même aux petites réparations sans devoir passer chaque fois par des organismes officiels tels que les ateliers de l'Administration de la Marine. Outre que cette façon de faire ne peut que profiter à la spécialisation de certains mécaniciens, elle permet de ne pas être handicapée en temps de guerre lorsqu'il faut se déplacer ou lorsque l'atelier officiel dont on dépend ne fonctionne plus.

i. - Le Corps de Marine devrait pouvoir disposer d'un petit budget, de quoi lui permettre d'acheter le minimum nécessaire pour les petites réparations courantes, pour l'entretien, pour un matériel didactique indispensable à l'instruction (signalisation, canotage, etc...).

j. - Bien entendu, tout cela demande au personnel et surtout au personnel gradé. D'ailleurs plus les unités sont petites et plus la proportion de gradés devient importante par rapport à l'effectif de matelots. Ce grand nombre de gradés ne doit donc pas effrayer l'autorité supérieure.

k. - Au point de vue discipline, il devait être admis que les sujet indésirables puissent être versée dans une autre arme se trouvant en première ligne. C'est là une grande punition pour le marin, non pas qu'il a peur du danger, loin de là, mais bien parce qu'il n'aime de servir que dans la marine. Cette façon de faire est appliquée notamment dans la marine de guerre française.

l. - Il faudrait que le Corps de marine ait à sa disposition un stationnaire permettant de se passer d'une caserne. Le marin peut ainsi être adapté sans difficultés aux habitudes et à la façon de travailler propres à une marine militaire.

m. - Il faut que les chalutiers, remorqueurs, vedettes, etc. à réquisitionner en temps de guerre soient connus dès le temps de paix et par le Corps de Marine et par le propriétaire. Les transformations à y apporter pourraient exister en partie dès le temps de paix. Le matériel nécessaire pour faire celles du temps de guerre devrait être préparé et stocké.

n. - Il devrait y avoir en permanence un officier de marine détaché du Corps de Marine auprès de l'autorité supérieure. Cet officier spécialisé serait en réalité un conseiller.

o. - Je me permets, in fine, d'émettre quelques considérations sur la réorganisation du Corps de Marine décidée à Poitiers pendant que j'accompagnais, comme il se doit, le Corps de Marine lors de son repli.

J'ai eu sous les yeux, les rapports établis par les commandants des unités qui furent placées sous les ordres du Capitaine-Commandant Van Strijdonck, unités que j'ai reprises sous mon commandement direct depuis le 20 juin.

J'ai ainsi vu lire dans un rapport : Mercredi 12 juin. Le Commandant Van Strijdonck se rend à Poitiers auprès de autorités belges. Retour du Commandant Van Strijdonck, Réorganisation au Corps de Marine (Détachement de France). La flottille devient Corps de Marine-Escadrille Front Ouest.

Vendredi 14 juin. Extrait des O.J. au Corps de Marine en date du 14 juin. Suite aux instructions du Préfet Maritime de Rochefort, les dispositions suivantes seront prises par les différents bâtiments du Corps de

Marine-Front Ouest :

Les A 6 et T 1 sous les commandements respectifs au Lieutenant Massart **Commandant de l'escadrille** et du maître Rascar se rendent à La Pallice.

Les chalutiers 0.348 et 0.140 sous le commandement au Lieutenant Duchêne, **chef de groupe** et des maîtres pilotes Brixhe et T'Jaekx se rendront au Verdon. Ils se maintiendront en liaison avec le commandant du Corps de Marine installé à la Rochelle duquel ils continueront à dépendre. Le Lieutenant Massart prendra le commandement de l'Escadrille du Front Ouest.

Le Cap. Commandant Van Strijdonck
Commandant le Corps de Marine, a.i.
(Sé) Van Strijdonck.

A cette lecture, j'ai été amené aux conclusions suivantes :

1. Le Cdt Van Strijdonck est nommé Commandant du Corps de Marine a.i.
 2. Le Lieutenant Massart est nommé comd d'Escadrille.
- Je ne sais si ces dispositions ont été prises par l'autorité elle-même ou, si elles lui ont été suggérées par le Cdt Van Strijdonck.

S'il y avait eu auprès de l'autorité supérieure un officier de marine délégué, celui-ci n'aurait pas manqué d'insister sur les points suivants :

1. Il n'y avait pas lieu de nommer un Commandant du Corps de Marine a.i. et encore moins un nouveau commandant d'escadrille. C'est le Commandant Van Strijdonck lui-même qui doit être le Comd d'une escadrille ayant sous ses ordres deux groupements : celui au Verdon (Lieutenant Duchêne) et celui de La Pallice (Lieutenant Massart).

Je pense qu'il n'y a lieu de créer un commandant du Corps de Marine *ad interim*, que si ce commandant au Corps de Marine n'existe plus ou s'il est momentanément absent de son corps. Tel n'est pas le cas. Le Commandant du Corps de Marine n'a pas quitté son Corps en route pour la France via Dartmouth.

Et le corps de Marine ne reste pas inactif durant son séjour en Angleterre. Ce sont tout de même ces unités qui iront à Dunkerque récolter un peu de gloire en aidant, sous la mitraille et les bombes, au sauvetage des derniers combattants français. N'est-ce pas le H.75 qui envoya de Dartmouth, fut l'objet d'une citation à l'ordre de l'Armée Française ? C'est tout de même pendant son séjour en Angleterre que fut élaborée une des belles pages de l'histoire du Corps de Marine.

Quelques rares unités, séparées momentanément de ce corps, se trouvaient néanmoins déjà en France. Pour ma part j'aurais suggéré de les placer sous les ordres d'un Commandant d'escadrille et non sous celui d'un Commandant du Corps de Marine a.i.

2. Le Corps de Marine devait se rendre en France. Dès son arrivée, il y aurait lieu de créer une Base navale avec l'escadrille de R.I. à terre. Le Commandant Van Strijdonck (peut-être y a-t-il songé) pouvait rendre un grand service à son Corps en signalant ces points à Monsieur le Ministre de la Défense Nationale, et en suggérant un port et les moyens indispensables pour créer cette base.

3. Il valait mieux, d'après moi, conserver le chalutier H.75 (pouvant rendre des services immédiats comme dragueur). Plutôt que de recevoir en échange le T.1.

4. Un officier de Marine, délégué auprès de Monsieur le Ministre de la Défense Nationale, n'aurait pas manqué de se tenir en relation constante avec le Commandant du Corps de Marine momentanément à Dartmouth. Il aurait su ainsi que le Corps de Marine devait, d'accord avec le Vice-Amiral Odenh'hal Chef de la Mission Navale Française à Londres, quitter l'Angleterre, probablement le 12 juin dans la soirée.

Par conséquent, quand le Commandant Van Strijdonck, s'est rendu le 12 juin à Poitiers, et qu'il a été définitivement question d'une réorganisation du Corps de Marine, l'officier délégué aurait pu faire remarquer que le Corps de Marine, toujours accompagné de son Chef de Corps, était à ce moment en route pour Lorient et que des ordres étaient donnés pour que les 0.348 - 0.140 et A.6 rejoignent ce port.



Maritiem Panorama

Door Henry ROGIE

Na Oostende komt de Arteveldestad aan de beurt voor het bespreken van de zeegoederentrafiek en de meeste kenschetsende gebeurtenissen van het jaar 1984.

Typerende evenementen voor 1984

Dank zij haar gunstige geografische ligging en de efficiëntie van haar fysische distributie, heeft de Gentse haven begin 1984 een nieuwe trafiek van woudprodukten weten aan te trekken aan kaai 29/31, waar de installaties van de firmawerkers gelegen zijn. De start van de nieuwe dienst had op 14 februari plaats, toen het gloednieuwe M/S «Unden» van de rederij Ahlmark en Cie een lading van 2.100 ton papierdeeg afkomstig van het Zweedse bedrijf Billerud AB kwam lossen.

Het 3.350 dwt-metend schip is uitgerust met het nieuwste type Hägglund-kraan van 25 ton alsook met een merkwaardig «anti-healing»-systeem, een wereldprimeur in zijn soort. Het legt om de 10 dagen te Gent aan, waar de N.V. De Baedemaecker de fysische distributie van de geloste woudprodukten verzekert naar de verbruikers in België, Nederland, West-Duitsland en Italië.

Toegelaten scheepsafmetingen in sluis van Terneuzen eindelijk officieel

In het voor Gent cruciaal probleem van de toegankelijkheid van het zeekanaal naar Terneuzen kwam medio februari 1984 van Nederlandse zijde verheugend nieuws voor de havengebruikers. Men weet dat het Tractaat van 1960 de afmetingen voorzag van de te bouwen 125.000-ton sluis te Terneuzen, maar helaas niet die van de schepen welke er versast zouden worden. Dit verzuim gaf geregeld aanleiding tot heel wat problemen, vooral met de car-carriers in de periode 1981-83.

Aan voornoemd Tractaat werd in februari jongstleden door de Nederlandse Waterstaat een aanvullend Protocol gevoegd, dat de zogenaamde «bovenmaatse» schepen met als afmetingen 256m x 34 x 12,25 m thans officieel toegang verleent tot de vaarweg naar Gent. Hierbij zijn ook een aantal beveiligingswerken voorzien aan de Terneuzense havenmond alsook te Sluiskil en te Sas van Gent, dit voor een globaal bedrag van 700 miljoen BF.

Star-Line startte in maart 1984 en verbindt Gent met de Faroër via Skandinavië

Begin maart 1984 kwam de 1.700 dwt-metende «Star Viking» van de rederij Star Shipping een lading van 600 ton diepgevroren vis te Gent lossen, alwaar de firma Lalemant ze in de diepvriesloodsen van de Port Arthurkaai stokkeerde. Hiermede was een nieuwe dienst ingevaren tussen Thrshavn op de Faroër-eilanden en de Gentse haven. Uit eerstgenoemde haven wordt dus diepgevroren vis aangevoerd, terwijl allerhande goederen op de retourreis vervoerd worden via Halmstad, Kopenhagen en Aalborg en Skandinavië. De hele rotatie neemt 14 dagen in beslag.

Eind mei kwam een tweede eenheid van hetzelfde type de nieuwe lijn vervoegen zodat om de week een aanleg- en afvaartbeurt te Gent is gepland. Opnieuw fungeert de Gentse haven als distributiecentrum want de vis wordt naar Frankrijk en Duitsland doorgevoerd, terwijl de ladingen bestemd voor Skandinavië uit het Gentse hinterland afkomstig zijn.

VZW «Gentse Havengemeenschap» opgericht ter bevordering van de havenactiviteiten

Op 23 mei 1984 had de oprichting plaats van de vzw «Gentse Havengemeenschap» met als doel de havenactiviteiten van de Arteveldestad te bevorderen door zowel op binnenlands als op buitenlands vlak aan promotie te doen. De nieuwe vzw groepeerde dan ook het stads- en provinciebestuur, de privé-firma's en industriële bedrijven uit de havenzone alsook de drie representatieve vakbonden.

Organisatorisch zal de Gentse Havengemeenschap hoofdzakelijk rond vier thema's werken, te weten de technische aspecten, de binnenlandse promotie, de buitenlandse relaties en de samenwerking haven-universiteit. Het lijkt geen twijfel dat de nieuwe vzw een doeltreffend instrument zal zijn bij de verdere uitbouw van de Gentse haven.

VIIIste Benelux-havendagen te Gent over problemen omtrent doorvoerkeer

De VIIIste Benelux-havendagen werden dit jaar op 4 en 5 november te Gent gehouden onder voorzitterschap van Dhr. H. De Croo, minister van Verkeerswezen. Men handelde er vooral over de problemen i.v.m. het doorvoerkeer vanuit de havens uit range Le Havre-Hamburg. Het zijn in hoofdzaak Frankrijk en West-Duitsland die bij grens-

overschrijving beperkingen opleggen voor bepaalde goederen.

Wat meer ons land betreft, besprak de vergadering de problemen m.b.t. de radarketen langs de Westerschelde en de ingebruikneming van de middensluis te Terneuzen, welke één jaar vroeger dan voorzien zal gebeuren. Ook het verdiepingsprogramma van de Westerschelde kwam te berde en hier lieten onze Noorderburen opmerken dat ze dit plan wenselijk te koppelen aan de zuivering van het Maaswater alhoewel beide akkoorden niet noodzakelijk tegelijkertijd moeten ondertekend worden.

Renovatiewerken aan oude havendokken kenden verder loop

Met betrekking tot het renovatieplan van de oude havendokken werden medio december 1984 volgende aanbestedingen door de Gentse gemeenteraad goedgekeurd. Ze zijn bedoeld als voortzetting van de reeds aan gang zijnde werken.

Kaai- en terreinverlichting worden voorzien langs Zuid-, Midden- en Noorddok voor 13 miljoen BF. Vier fenderconstructies worden aangelegd aan kaai 101 van het Siferdok voor 2 miljoen BF. Voor het Middendok komt het transformatiestation voor de voeding van hijstoestellen tot stand alsmede de renovatiewerken aan de zuidzijde van het dok voor 224 miljoen BF. Qua Noorddok vermelden we de 2de fase der renovatiewerken aan de noordzijde voor 113 miljoen BF en dit is ook het geval voor het Zuiddok voor 62 miljoen BF. Langzaam maar zeker worden de oudere Gentse havendokken aangepast aan de noden van de moderne scheepvaart om aldus de bestaande trafieken te bevorderen en er ook nieuwe aan te trekken.

Een drietal factoren lagen aan de basis van deze gunstige evolutie. Vooreerst de modernisering van de Nieuwpoortse vissersvloot met o.m. de nieuwe Eurokotter N52-De Kottens II, die de primus werd voor 1984 met een recordopbrengst van 12.778.158 BF. Ook de N49-Erna kwam vorig jaar in de vaart. Dit vaartuig is de enige Nieuwpoortse eenheid die de wrakkenvisserij beoefent.

De haven van Nieuwpoort in 1984

Nieuwpoort gelegen aan de IJzermonding is niet enkel een bloeiende jachthaven waarvan de faam ver buiten onze grenzen reikt. Ook als vissershaven is het van oudsher gekend en sinds enkele jaren is het zelfs uitgebreid tot handelshaven, al blijft het zeegoederenverkeer er tot de aanvoer van zand- en grintsoorten beperkt.

Deze trafiek is er ook vrij bescheiden in omvang. Voor 1984 beliep de balans inderdaad slechts 265.978 ton. Dit was 67.768 ton of 20% minder dan het jaar voorheen. De aanvoer van zand- en grintsoorten is immers bijzonder onderhevig aan de conjunctuurschommelingen in de bouwsector. In 1983 was de aanvoer praktisch gelijk gebleven in vergelijking met het jaar voorheen.

De jaarbalans 1984 werd verwezenlijkt door 252 aanlegbeurten van de baggerboten der Zandwinningsexploitatie behorende tot de Zeebrugse V.I.B. en de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij. Dit waren 61 schepen of 19% minder dan in 1983.

Herinneren wij eraan dat deze maritieme trafiek in de zeventig jaren van start ging op de rechteroever van de havengul rechtover de stedelijke vismijn. De zand- en grintsoorten worden gebaggerd in de zuidelijke Noordzee en vanuit Nieuwpoort per vrachtwagen naar het onmiddellijke hinterland afgevoerd zoals dit trouwens ook te Oostende en te Zeebrugge het geval is.

We zeiden zonet dat de balans van het Nieuwpoortse zee-goederenverkeer vrij bescheiden was. Vergeten wij daarbij niet dat de kleine handelshaven van de IJzerstad het met een zeer rudimentair infra- en superstructuur moet stellen. Ook kunnen zeeschepen slechts bij hoogwater aanlopen of uitvaren bij gebrek aan voldoende diepte in de havengul.

Zeevisserij kende forse heropflakking in 1984

Voor de vissershaven van Nieuwpoort was 1983 beslist geen schitterend jaar geweest. Het verdwijnen van de N15-De Kottens alsmede de fel verminderde aanvoer van garnalen en haring veroorzaakten een algemene terugloop van ruim 14% qua aanlandingen, terwijl de globale besomming met slechts 2,4% steeg.

Het dienstjaar 1984 stond daarentegen in het teken van de heropbloei. Inderdaad, in de stedelijke vismijn van de IJzerstad werd vorig jaar 1.524.134 kg vis aangevoerd. Dit was 270.686 ton of 21% meer dan in 1983. Dit leverde een bruto-opbrengst op van 14.806.746 BF hetzij 17% meer dan het jaar voorheen.

Citeren wij vervolgens de relance van de garnaalvisserij met een meerwaarde van 21% qua aanvoer. De opbrengst van de garnaal steeg met liefst 28% in globa zodat de gemiddelde kiloprijs van 119,20 BF in 1983 tot 126,94 BF opliep in 1984. Deze prijsstijging werd vooral in de hand gewerkt door de mindere aanvoer in Oostende en Zeebrugge, terwijl ook de geringe import uit Duitsland en Nederland de marktprijs gunstig beïnvloedde.

Tenslotte kende Nieuwpoort vorig jaar een goed tongseizoen en ook de haringvangst was vrij expansief met een meerwaarde van 141% qua aanvoer. Niettemin was het haringseizoen voor de kleinere Nieuwpoortse vaartuigen niet zo renderend. Er deed zich immers een recessie voor in de prijs en zo diende haring van goede kwaliteit aan de minimumprijs naar de vismeelfabrieken te worden verwezen. De sprongvisserij werd vorig jaar niet bedreven bij gebrek aan commerciële belangstelling na het verdwijnen van de plaatselijke rokerijen. Aldus samengevat:

Nieuwpoort 1984	Aanvoer	Besomming
Bodemvis	1.338.820 kg (+ 14%)	92,130 milj BF (+ 16%)
Garnaal	40.098 kg (+ 21%)	5,089 milj BF (+ 28%)
Haring	145.216 kg (+ 14%)	0,793 milj BF (+ 44%)
Totaal	1.524.134 kg (+ 21%)	98,012 milj BF (+ 17%)

Qua vlootbestand verloor Nieuwpoort I eenheid in 1984, terwijl er 2 nieuwe in de vaart kwamen zoals hierboven vermeld. Aldus telde de Nieuwpoortse visserijvloot 30 eenheden in totaal.

Voor 1985 hoopt men op een vijftal nieuwe reders in de IJzerstad. Twee aanvragen voor nieuwbouw zijn immers reeds goedgekeurd en met het verbeterd systeem van sloop-, aankoop- en nieuwbouwpremies zal de modernisering van de Nieuwpoortse vissersvloot ongetwijfeld ver-

der doorgevoerd worden. Bovendien stelt men vast dat het vooral jonge reders zijn die belangstelling koesteren voor nieuwe vaartuigen.

De verwachte nieuwe eenheden zullen typische kustvaartuigen zijn, die allen de boomkorvisserij zullen geoefenen tijdens het tongseizoen. Het is bewezen dat dergelijke eenheden zeer rendabel zijn en dit is beslist hetgene de ietwat verouderde Nieuwpoortse visserijvloot nodig heeft.

Tot slot van ons jaaroverzicht geven wij hieronder de evolutie van de aanvoer en de besommingen sinds 1979 geboekt in de Nieuwpoortse vismijn. We merken onmiddellijk dat de aanvoer bijna gehalveerd is op 5 jaar tijd, wat hoofdzakelijk te wijten is aan de verminderde aanvoer van

bodemvis. Daartegenover staat vast dat 1984 het jaar van de relance was en de beste cijfers behaald werden sinds 1981.

Jaar	Aanvoer	Besomming
1979	2.677 ton	103,9 milj BF
1980	2.389 ton	101,5 milj BF
1981	2.371 ton	98,8 milj BF
1982	1.469 ton	81,2 milj BF
1983	1.253 ton	83,2 milj BF
1984	1.524 ton	98,0 milj BF

VANGSTEN EN BESOMMINGEN BELGISCHE ZEEVISSERIJ 1984

Ondanks vrij verminderde aanlandingen bleef Oostende in 1984 de belangrijkste Belgische haven in termen van aanvoerhoeveelheid. Daarentegen was Zeebrugge opnieuw de primus qua geboekte besomming en stond het aldus in voor circa 58% van de globale aanvoerwaarde verzezenlijkt in de drie Belgische vismijnen.

Te Oostende verminderde de aanvoer van vis met zowat 1,5 miljoen ton (-7,2%) ten opzichte van 1983. Dit was hoofdzakelijk te wijten aan de sterk gedaalde haringvangsten, die met zowat 1,8 miljoen kg achteruitboerden. Daarentegen stegen bodemvis en garnaal met respectievelijk 417.000 kg en 53.000 kg, wat evenwel onvoldoende was om het verlies geleden tijdens de haringcampagne goed te maken.

Ondanks deze terugloop bleef Oostende de voornaamste vissershaven van het land met ongeveer de helft van de globale aanvoerhoeveelheid. Zeebrugge volgde op de tweede plaats een aandeel van 42%, terwijl Nieuwpoort laatst kwam met 8% van het totaal. Laatstgenoemde vissershaven boekte een merkwaardige vooruitgang van liefst 21% intermen van aanvoer zij de doorgedreven modernisering van de vloot en bijzonder gunstige vangsten qua haring, tong en garnaal.

Zeebrugge haalde evenwel de hoogste besomming

Niet als de vorige jaren haalde Zeebrugge in 1984 de hoogste besomming met 1.380 miljoen BF of circa 58% van de totale aanvoerwaarde. Ten opzichte van 1983 betekent dit echter een meerwaarde van slechts 2,9%. Oostende volgde met 934 miljoen BF (+ 2,9%) en Nieuwpoort haalde 98 miljoen BF (+ 17%). Voor de vissershaven van de IJzerstad was 1984 beslist een vrij gunstig jaar.

Wat Zeebrugge opnieuw de primus was in termen van aanvoerwaarde is in hoofdzaak te verklaren doordat deze haven traditiegetrouw de duurste vissoorten op de markt brengt, waaronder nagenoeg 70% van de tongen. In de Oostendse vismijn worden daarentegen grotere hoeveelheden pelagische vis aangevoerd, die doorgans goedkoper is.

Aldus kunnen wij de balans 1984 van de Belgische zeevisserij als volgt samenvatten qua absolute en relatieve cijfers. Ten opzichte van 1983 betekent een totale aanvoerhoeveelheid van 38.320 ton een achteruitgang met 2,1% terwijl de globale besomming van 2.412 miljoen BF een positief groei-ritme van slechts 4,3% afdrukt:

Wanneer men nu bedenkt dat voornoemde aanvoerwaarde in brutocijfers is weergegeven en dat het inflatieritme in ons land vorig jaar 5,5% beliep, zijn de behaalde resultaten zeker niet zo schitterend te noemen. De exploitatiekosten stegen maar steeds, waaronder de zo belangrijke gasolieprijs.

Haven	Aanvoer	Waarde
Oostende	19.400 t. (-7,2%)	934 milj BF (+ 2,9%)
Zeebrugge	17.400 t. (+ 1,7%)	1.380 milj BF (+ 2,9%)
Nieuwpoort	1.520 t. (+ 21%)	98 milj BF (+ 17%)
Totaal	38.320 t. (- 2,1%)	2.412 milj BF (+ 4,3%)

De afgedrukte balans is beslist gunstiger dan die van 1980 toen het laagste aanvoercijfer uit de lange statistiekenreeks werd genoteerd. Het absoluut recordjaar was 1955 en tot in 1981 bleef de aanvoer gestadig slinken. Deze vrij regressieve trend loopt ongeveer gelijk met die van het globaal aantal vissersvaartuigen, dat van nagenoeg 450 eenheden in 1955 tot 208 terugliep in 1980. De numerieke halvering van de vloot gedurende deze kwarteeuw betekende dan ook een halvering van de visaanvoer in onze havens.

Deze evolutie is samengevat in volgende tabel. Bij de interpretatie van de opgegeven besommingen moet evenwel rekening gehouden worden met het monetair inflatieritme:

Jaar	Aanvoer	Globale waarde
1955	69.504 t	562.096 BF
1960	47.569 t	535.933 BF
1965	48.078 t	689.939 BF
1970	46.392 t	925.659 BF
1975	38.317 t	1.212.476 BF
1980	32.736 t	1.650.571 BF
1983	39.292 t	2.334.000 BF
1984	38.320 t	2.412.000 BF

Stippen we aan dat de aangevoerde vishoeveelheden sedert 1981 een relance kende met zowat 17% ondanks het feit dat het aantal vissersvaartuigen sedertdien nagenoeg constant bleef. Dat wijst op een hogere, technische rendabiliteit van onze vloot tengevolge van het gevoerde moderniseringsbeleid met behulp van sloop-, vernieuwings- en nieuwbouwpremies.

Laten we verder opmerken dat sedert het invoeren van het gemeenschappelijk visserijbeleid de technische capaciteit van onze vloot strikt beperkt moet worden. Ze moet immers in verhouding blijven tot de ons toegestane vangstquota. Daarom ook mag het aantal bemande vaartuigen niet opgevoerd worden wil men de leefbaarheid van de vloot verder waarborgen. Op commercieel vlak rendabel blijven is thans de hoogstbekkernis van reders en vissers. We zagen zojuist dat aan deze betrachting niet ten volle werd beantwoord in 1984.

Zeegoederenverkeer met 13% omhoog in het jaar 1984

Alhoewel geen topcijfers werden geboekt was 1984 beslist een vrij gunstig jaar voor de Oostendse handelshaven. De maritieme goederenverkeer steeg er inderdaad met 13% vergeleken bij vorig jaar dank zij vooral de merkwaaardige vooruitgang van het ro/ro-verkeer van de Schiaffino Ferries.

Het globaalcijfer van het topjaar 1982 werd evenwel heel dicht benaderd zoals blijkt uit onderstaand overzicht. Voor 1983 was de eindbalans echter bepaald verlieslatend tengevolge van de terugloop van alle grote importtrafiek. Het jaar 1984 stond daarentegen in het teken van een forse relance met zowat 219.000 ton of 13% meer zeegoederenverkeer dan het jaar voorheen. Aldus samengevat:

Oostende Jaar	Maritieme overslag	Groeivoet
1982	1.911.910 t	+ 20,0%
1983	1.689.915 t	- 11,6%
1984	1.908.725 t	+ 13,0%

Bij de onderverdeling van het globale verkeer in aan- en afvoer bemerkt men hoe vlug de export in absolute cijfers het importpakket benadert dank zij een vrij hoger groeiritme. Tenopzichte van 1983 bedraagt de meerwaarde bij aanvoer immers 8% (+ 87.000 t) en bij afvoer liefst 21,5% (+ 132.000 t), wat ons volgend overzicht geeft:

Oostende 1-12/1984	Absolute hoeveelheid	Evolutie 84/83
Aanvoer	1.161.740 t	+ 8,0%
Afvoer	746.985 t	+ 21,5%
Totaal	1.908.725 t	+ 13,0%

Stippen we aan dat deze balans alleen betrekking heeft op de zeehaventrafiiek van de handelshaven onder stadsvoogdij. De cijfers van het ro/ro-verkeer in de RMT-haven zijn derhalve hier niet inbegrepen.

Afvoercijfer sinds start van Schiaffino Ferries gestadig omhoog

Sinds de start van Schiaffino Ferries medio 1979 werd het exportpakket van de Oostendse handelshaven constant opgevoerd. Eerst met één ro/ro-schip op Dover, daarna met twee schepen en tenslotte met een derde eenheid op Ramsgate wist voornoemde rederij nieuw leven te schenken in het kwijnende afvoerkever van de stadshaven. Sinds maart 1984 werden de 3 dagelijkse ro/ro-diensten op Ramsgate geconcentreerd en dit was bepaald renderend gezien het groeiritme van deze trafiek eventjes 21% (+ 103.000 t) beliep in 1984.

Ook de chemische produkten, hoofdzakelijk afkomstig uit het UCB-bedrijf van Zandvoorde, kenden vorig jaar een flinke relance van liefst 40% (+ 28.500 t) en dit was ook het geval met de landbouwprodukten waarvan de ladingen ruim verdubbelden (+ 14.300 t). Daarentegen gingen de kleinere afvoertrafiekken van veevoeder en houtsoorten verder achteruit met respectievelijk 42% (-9.300 t) en 70% (-3.200 t).

Samengevat was de exporttrafiiek van de Oostendse handelshaven dus toegespitst op ro/ro-goederen en chemische produkten die beiden bijzonder expansief waren. In alle Kanaalhavens is shortsea-ro/ro-verkeer immers intrek, terwijl de chemische sector in ons land thans een gunstige

conjunctuur kent qua afzetmogelijkheden. Noteren we nog dat de ro/ro-ladingen van de Schiaffino Ferries 79% vertegenwoordigen van de totale afvoer. Aldus geresumeerd:

Afvoer 1-2/1984	Absolute hoeveelheid	Evolutie 84/83
ro/ro-goederen	593.147 t	+ 21%
Chemische prod.	98.682 t	+ 40%
Landbouwprod.	26.675 t	X 2
Bouwmat.	14.215 t	nieuw
Veevoeder	12.996 t	-42%
Houtsoorten	1.270 t	70%
Totaal	746.985 t	+ 21,5%

Ro/ro-goederen en bouwmaterialen bij aanvoer bijzonder expansief

Nagenoeg 96% van het totale aanvoercijfer werd in 1984 geleverd door slechts vier trafiekken. Hiervan waren alleen de ro/ro-goederen en bouwmaterialen expansief met respectievelijk 19% (+ 51.000 t) en 17% (+ 70.000 t). De toename van de ro/ro-lossingen uit Dover en Ramsgate verklaarden wij hierboven. Qua bouwmaterialen - in hoofdzaak zand en grint gebaggerd in de zuidelijke Noordzee - is de meerwaarde toe te schrijven aan de verbeterde conjuncturele toestand in de bouwsector.

De twee overige importtrafiekken - chemische basisprodukten en petroleumprodukten - waren echter verlieslatend met respectievelijk 7% (-16.000 t) en 15% (-30.000 t). Laatstgenoemde lossingen bestonden hoofdzakelijk uit stookolie bestemd voor de Oostendse zeevisserij en afkomstig uit Antwerpen en Rotterdam. In alle Westeuropese havens was de aanvoer van petroleumprodukten trouwens regressief omwille van de geleidelijke overschakeling op andere energiebronnen.

Noteren we nog het globale aanvoercijfer van 1.161.740 ton verwezenlijkt werd door 1.502 aanlegbeurten van koopvaardijsschepen (+ 6%) met een gemiddelde tonnenmaat van 1.233 BRT (+ 9%). We vatten aldus samen:

Aanvoer 1-12/1984	Absolute hoeveelheid	Evolutie 84/83
Bouwmaterialen	468.804 t	+ 17%
Ro/ro-goederen	305.121 t	+ 19%
Chemische prod.	183.764 t	- 7%
Petroleumprod.	157.650 t	- 15%
Veevoeder	14.836 t	+ 59%
Schroot	14.051 t	x 3
Houtsoorten	11.099 t	- 34%
Diverse	6.415 t	-
Totaal	1.161.740 t	± 8,0%

Bondig samengevat was de evolutie van het zeegoederenverkeer in de Oostendse handelshaven in 1984 gekenmerkt door de vrij expansieve trend van de ro/ro-trafiiek. Deze goederenstroom vertegenwoordigde 47% van de totale maritieme overslag zodat de stadshaven een overwegende ro/ro-functie verwierf. Begin 1979 was de ro/ro-trafiiek nog onbekend in de handelshaven.

In vijf jaar tijd is dus heel wat veranderd. Deze mutatie gebeurde ten nadele van de vloeibare bulkgoederen, terwijl de droge massagoederen dank zij de intensieve export van chemische produkten hun aandeel in de totale trafiek behielden.

**Goederenstromen
1-12/1984**

Ro/ro-goederen
Vloeibare bulk
Droge bulkgoed
Totaal

**Aandeel van
het totaal**

47%
8%
45%
100%

LES ENTREPRISES DE ONDERNEMINGEN



**74-76, Louis Mettewielaan, bus 2
1080 Brussel 1080 Bruxelles**

construisent le Dock Militaire pour la Force Navale
à Zeebrugge

bouwen het Militair Dok voor de Zeemacht te Zeebrugge

WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen: energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal.
Om de vooruitgang te kreëren.



ESSO BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.



WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

TEL. 03/771.09.80

TELEX 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip «ZENOBÉ GRAMME», de visserijwachtschepen «GODETIA» en «ZINNIA», 4 kustmijnenvegers en van de 4 fregatten E71, F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» en F913 «WESTHINDER».

Constructeurs du ketch de recherches «ZENOBÉ GRAMME», des garde-pêches «GODETIA» et «ZINNIA», de 4 dragueurs de mines côtiers et des 4 frégates E71, F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» et F913 «WESTHINDER».

Il y a quarante ans

La fin des «loups-gris»

Par J.M. de Decker.

Fin 1944 ! C'est le début de la fin pour l'arme sous-marine allemande qui, depuis plus d'un an déjà avait perdu plus de 50% de ses effectifs, comme pour l'ensemble des forces armées du IIIe Reich. L'amiral Dönitz, dont le propre fils gisait au fond de l'Atlantique, refusait pourtant de s'avouer vaincu.

Son objectif était, depuis quelques mois déjà, de faire durer suffisamment longtemps la campagne sous-marine pour laisser le temps aux nouveaux sous-marins révolutionnaires qui étaient en chantier d'entrer en service et d'avoir un impact décisif sur la guerre. Des sous-marins pouvant atteindre une vitesse en plongée de 20 et 24 nœuds, équipés de «Schnorkel» et capables de lancer dix torpilles sur l'objectif.

Le «Schnorkel» - ou «renifleur» comme disaient les marins alliés - permettait aux U-Boote d'utiliser leurs diesels en plongée et de renouveler leur provision d'air frais, ce qui leur assurait une certaine immunité contre les attaques aériennes.

Mais le manque de main d'œuvre et les bombardements alliés incessants n'avaient pas permis aux chantiers navals de respecter le «timing» de production. Ce n'est qu'à partir de Juin 1944 que les premiers sous-marins de type XXI purent être livrés à la Kriegsmarine qui dans les semaines et les mois qui suivirent allait se voir confrontée à de nouveaux problèmes.

Il est loin le temps des retours en fanfare à la base.

1. La redoute norvégienne

Finie la sécurité relative que lui assurait ses bases protégées. Deux mois après le débarquement du 6 Juin, Brest et Lorient tombaient entre les mains des Américains. Le Haut-Commandement naval allemand n'avait eu que le temps d'évacuer ces deux bases, dépêchant vers l'Atlantique les sous-marins en état de prendre la mer. Lourdemment chargés de personnel et d'équipements, ils avaient à rejoindre, par le nord de l'Ecosse, les bases norvégiennes. Les bombardiers du Coastal Command empêchèrent un certain nombre d'entre eux d'arriver à bon port.

Plus grave. L'avance des forces soviétiques à l'Est menaçait les chantiers de construction de Dantzig et les zones d'entraînement de la Baltique. Pour Dönitz, il n'y avait plus le choix. Les eaux norvégiennes constituaient le dernier refuge possible pour ses U-boote.

A l'Amirauté, informée des dernières cartes que les Allemands s'approprièrent à jouer en matière de guerre sous-marine, on se montrait vigilant. Et l'on se sentait un peu inquiet. On s'attendait, en effet, à voir lancer en Décembre 1944, une flotte sous-marine de 185 unités, dont 25 seraient des nouveaux types XXI et XXIII. L'Amirauté, pas plus que les services de renseignement alliés, ne se faisait une idée précise des conséquences désastreuses pour l'Allemagne des bombardements de la R.A.F. et de l'U.S.A.F. sur le réseau de communication et l'appareil de production du IIIe Reich. D'autant moins que les Allemands

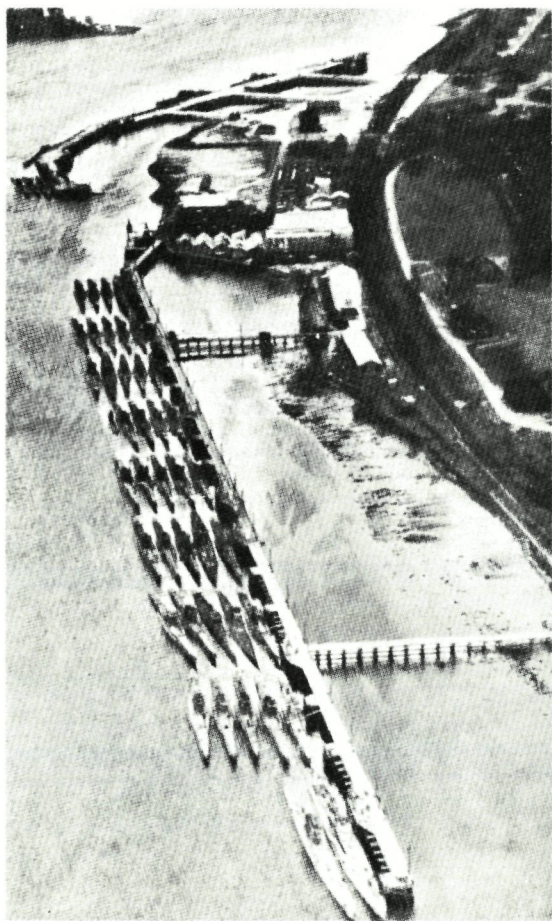


coup plus difficile le repérage de leurs sous-marins.

Une chose apparaissait certaine, c'est que les Allemands étaient décidés à se retrancher en Norvège. Dönitz ne croyait pas au réduit bavarois. Pour lui, s'il fallait continuer la guerre avec l'espoir, si minime soit-il, de voir les événements tourner en faveur du Reich, c'est en Norvège qu'il fallait tenir avec ses «loups-gris».

Pour réussir cette mission impossible, on avait équipé en hâte les U-boote encore disponible du «Schnorkel» et on s'était efforcé de remettre en service tout ce qui était encore en état de naviguer.

On avait accéléré aussi la fabrication de la Raketen Tauchgeschoss, la fusée R.T.G. à trajectoire sous-marine filant à 360 kilomètres à l'heure sur un objectif à 4.000 mètres, l'ancêtre de la Polaris américaine. Non sans peine, en raison des raids de harcèlement anglo-américains. On avait



Sous-marins allemands désarmés, dans le port de Lisahally.

aussi monté la première rampe de V-1 sur un sous-marin, l'U-1063. Le moral des équipages restait au beau fixe tant était grande la confiance qu'ils avaient en leur amiral. L'arme sous-marine ne donnait aucun signe d'ébranlement.

Durant les dernières semaines de la guerre, l'exode des sous-marins allemands vers la Norvège devint massif. Les escadrilles du Coastal Command et les «Typhoons» lance-roquettes de la Second Tactical Air Force américaine s'en

donnèrent à cœur joie contre les groupes de sous-marins sortis de Kiel et de la Baltique. Avec un certain succès.

2. Opération «Seawolf»

Mais à l'Amirauté, l'inquiétude subsistait. Ce n'est qu'après coup, en effet, qu'on avait appris que les premiers sous-marins type XXIII étaient entrés en action, au départ de la Norvège, à la fin de Janvier. L'un d'entre eux, l'U-2324 avait coulé un cargo au large des côtes britanniques. D'autres évoluaient désormais en mer libre sans avoir été inquiétés par les mesures anti-sous-marines alliées.

Dès lors, l'Amirauté s'attendait à tout et à n'importe quoi. Et en particulier au déclenchement de l'opération «Seawolf».

Elle avait eu vent, depuis plusieurs mois déjà, de ce projet colossal qui prévoyait, après la construction de cent sous-marins du type XXVI de mille tonnes, filant trente nœuds en plongée et armés de fusées, d'aller détruire New-York. Et en avait fait part aux Américains, qui ne furent donc pas pris au dépourvu, lorsque, le 19 Mars 1945, Hitler donna l'ordre à Dönitz de déclencher «Seawolf».

L'opération n'ayant été programmée que pour 1946, les Allemands étaient loin de disposer des cents submersibles prévus. En fait, sept seulement étaient entrés en service, qui appareillèrent de la base norvégienne de Trondheim. Pour échapper aux forces anti-sous-marines alliées, ils se divisèrent en deux groupes de trois, et un isolé. Leurs consignes étaient strictes : la traversée de l'Atlantique devait se faire en plongée périscopique - interdiction de faire surface - et le silence radio était impératif.

Des photos aériennes réalisées par la R.A.F. informèrent les alliés du départ des sept U-Bootes kamikaze. A l'opération «Seawolf», les Américains ripostèrent par l'opération «Teardrop» (larme). Quatre escadres axées autour de quatre porte-avions et assistées par quarante-six destroyers furent déployées, le 10 Avril au large des côtes américaines et au sud de l'Islande et de Terre-Neuve.

Une force impressionnante, certes, mais qui n'eut pas été certaine de réussir si elle n'avait eu l'appui des éléments.

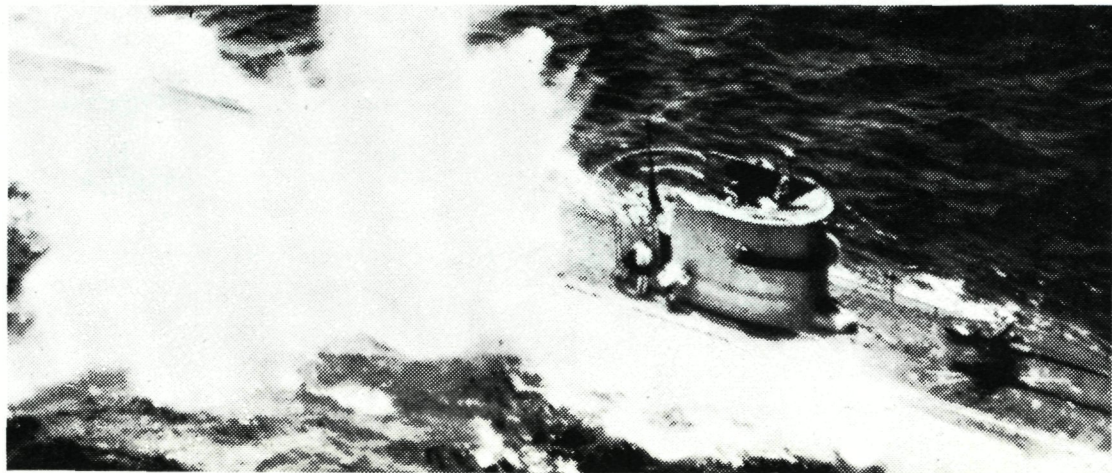
Et, elles l'eurent. Une tempête effroyable se déchaîna dans l'Atlantique, interdisant aux Alliés toute sortie aérienne, mais aussi et surtout, transformant l'opération «Seawolf» en mission impossible. Leur «Schnorkel» rendu inutilisable, les U-Bootes furent obligés de naviguer en surface par un vent glacial de quarante cinq nœuds. Les 30 nœuds en plongée, annoncés à l'extérieur, se traduisaient en moins de 10 nœuds en surface.

Il était inévitable, dès lors, que l'affaire tournât mal. Le premier groupe de trois sous-marins, qui naviguait au nord, se heurta à deux des quatre «support groups américains». L'U-1235 fut le premier à en faire les frais.

Il s'était laissé surprendre en surface par le destroyer «Stanton», qui fonça sur lui à vingt cinq nœuds puis, arrivé à mille mètres, déversa sur lui un déluge de projectiles.

Il parvint à plonger en quelques secondes. Mais, suivi à la trace au sonar pendant près d'une heure et demie par deux destroyers, l'U-1235 acheva sa carrière dans une formidable explosion qui, d'après les témoins, s'entendit à dix milles à la ronde. Les fusées ? Il n'y eut aucun rescapé.

L'U-880 ne fut pas plus heureux. Repéré au radar par le destroyer «Frost» quarante minutes après le trépas de l'U-1235, il fit face pendant plusieurs minutes sous une grêle d'obus, avant de se résoudre à plonger. Ici, la traque se poursuivit trois heures durant, ponctuée de matraquage à coups de grenades anti-sous-marines. A l'aube, une nouvelle explosion énorme dans les profondeurs. Fin de l'U-880. Pas de survivants.



Bombardement de l'U-880 par le destroyer «Frost».

Du premier groupe, restait l'U-805, qui avait échappé à toute détection. Pour les Américains, un score de deux sur trois aurait pu paraître satisfaisant n'ent été le mystère de ces explosions anormales. Quelle charge exceptionnelle recélaient ces bombes volantes destinées à être lancées sur New-York ? S'agissait-il d'explosions nucléaires ? Pendant ce temps, la seconde meute avait atteint Terre-Neuve, où elle se heurte à deux «support groups» composés de deux porte-avions et vingt-deux destroyers. La mer étant toujours aussi déchaînée, il leur avait été impossible de respecter les consignes données avant le départ et, pour ménager leurs batteries, naviguaient en surface.

Le premier à être détecté au radar fut l'U-518, qui fut aussitôt matraqué à coups de projectiles A.S.M. «hérissons» puis, lorsqu'il eut plongé, à coups de grenades. Et le scénario se déroula pour la troisième fois. Explosion formidable en profondeur. Pas de survivants.

Le «carton» suivant des Américains fut moins facile à réaliser. Le 23 Avril, le destroyer «Davis» tomba sur l'U-5446 naviguant en surface qui, au lieu de plonger, l'affronta de face. Une torpille acoustique lancée à une distance de six cents mètres mit brutalement fin à la carrière du destroyer, il coula en cinq minutes.

Mais déjà, huit autres destroyers avaient pris le relais. Et ce fut une journée de folle poursuite, au cours de laquelle le sous-marin échappa aux coups (de grenades) de ses poursuivants, pour finir par refaire surface, blessé à mort, sous un déluge de fer et de feu. L'équipage eut tout juste le temps de sauter à la mer après avoir sabordé le submersible, qui explosa.

Le 6 Mai, ce fut au tour de l'U-881 à se heurter aux forces de défense américaines. Il se fit surprendre alors qu'il s'apprêtait à torpiller le porte-avions «Mission Bay». Atteint de plein fouet par une charge de grenades, il coula instantanément corps et biens.

3. Deux U-boote sur sept forcent le barrage

Bilan : cinq des sept U-Boote mis hors d'état de nuire. Il en restait deux. Où se trouvaient-ils ?

Le lendemain, 7 Mai, l'Allemagne capitulait. Mais les deux rescapés de l'opération «Seawolf» l'ignoraient. Ils ne pouvaient pas le savoir le jour même. Ils franchirent encore tous les barrages posés sur leur route et se retrouvèrent au large des côtes américaines, aux environs du cap Delaware, à 120 milles au sud de New-York, à portée de leur objectif si fusées il y avait.

Lorsqu'il fit enfin surface, le 9 Mai, l'U-805 apprit par la radio que la guerre était finie. «Maudit Atlantique» murmura son commandant, contemplant la mer apaisée et se souvenant de la lutte impitoyable, avant de signaler sa présence à un destroyer américain, qui le prit en charge.

L'U-858 n'apprit la capitulation que dix jours plus tard. Aussitôt, il hissa au périscope une couverture verte en guise de drapeau blanc.

On ne trouve pas de missiles à son bord, pas plus qu'à bord de l'U-805. Les Allemands refusèrent de parler et personne ne sut jamais s'il y en avait eu et si ils n'avaient pas été jetés à la mer avant que les deux sous-marins n'aient été capturés.

Cela donna à réfléchir aux Américains. Au moment où l'Allemagne était à l'agonie, malgré une protection anti-sous-marine de premier ordre, deux sous-marin-du type le plus classique - sur sept avaient réussi à atteindre l'objectif. Que se passerait-il, le jour où il s'agirait de sous-marins nucléaires armés de fusées atomiques ? Une pénible remise en question allait s'avérer nécessaire.

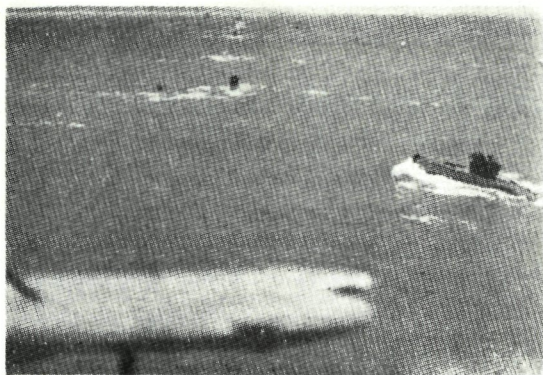
Le carnage

Mais, n'anticipons pas. Nous sommes toujours en avril 1945. Le mois le plus terrible pour l'arme sous-marine allemande : cinquante sept sous-marins furent détruits, plus qu'en n'importe quel autre mois de la guerre.

Les événements se précipitaient. L'Etat-Major du commandement supérieur qui, en février déjà, avait dû se replier à Swengarden, près de Willemshaven, s'était brièvement installé à Plön dans le Schleswig-Holstein, pour atteindre, début mai, sa dernière étape : l'Ecole Navale de Flensburg.

Le 2 Mai, Dönitz chargea son chef d'état-major de réunir au plus tôt les commandants des sous-marins se trouvant encore dans la Baltique, quatre-vingt au total, qui reçurent l'ordre de gagner la Norvège. L'ordre ne concernait que les sous-marins qui pouvaient encore plonger. D'autres, pourtant, se joignirent à eux, résolus à tenter le tout pour le tout.

Les avions alliés, qui ne cessaient de survoler la Baltique depuis le début d'avril, ne tardèrent pas à les découvrir. Dès qu'ils les signalèrent, le commandement allié engagea tout ce qu'il avait sous la main : chasseurs - bombardiers les plus modernes et vieux coucous. La plupart des U-boote capables de plonger leur échappèrent, pour les autres ce fut un massacre qui dura du 2 au 5 Mai. Vingt et un d'entre eux furent coulés.



Un U-boot en route vers un port allié.

Ceux qui réussirent à gagner la Norvège n'eurent plus l'occasion de s'engager. La fin de la guerre sous-marine dans l'Atlantique se décida à terre, sur les deux kilomètres carrés de terrain appartenant à l'Ecole navale, où s'était replié Dönitz.

5. «Regenbogen»

C'est de là, en effet que partit, le 4 Mai 1945 à 3h14 du matin, le signal de reddition ordonnant à tous les commandants de rentrer à leur base, ordre qui fut diffusé immédiatement par la radio et les téléscripteurs :

«Conformément à ordre fondamental, les cuirassés, croiseurs, destroyers, torpilleurs, vedettes rapides, sous-marins et engins d'assaut ne doivent pas tomber aux mains de l'ennemi. Ils seront coulés ou détruits au reçu du mot conventionnel «Regenbogen».

Et, après quelques heures d'hésitation et de confusion, le signal d'alerte atteignit les sous-marins se trouvant dans les ports de la Baltique et de la Mer du Nord :

Regenbogen, regenbogen, regenbogen !

L'ordre passa de bouche à bouche. Des embarcations le portèrent aux bâtiments mouillés sur les rades. Aussitôt, les équipages commencèrent à évacuer les provisions et les appareils ou armes les plus précieux. Les coques grises appareillèrent une dernière fois aux premiers rayons de l'aube avec seulement quelque hommes à bord. La plupart ne s'écartèrent que de quelques centaines de mètres, jusqu'au fonds suffisants. Les charges de démolition explosèrent. Les hommes restés à bord regagnèrent la terre dans des canots pneumatiques.

Cela se passa partout, silencieusement, lugubrement dans le Fjord de Flensburg, devant Lübeck, Travemünde, Kiel, dans toutes les baies de la Baltique, dans l'embouchure de l'Elbe et dans celles de la Weser, devant Cuxhaven et les autres ports de la mer du Nord.

Mais tous ceux qui coulèrent ainsi leur bateau ne regagnèrent pas le rivage. Beaucoup, après avoir allumé les charges demeurèrent dans le fuseau d'acier qui devint leur cercueil : jeunes gens devenus vieux au cours de centaines de nuits interminables et atroces, auxquels on avait promis le monde.

La mer se referma sur eux comme sur tant d'autres de leur camarades, les accueillant tous dans son sein d'oubli et de pardon, les innocents comme les coupables.

Le 5 Mai, à 8 heures du matin, quand la capitulation partielle entra en vigueur, une chose sans précédent dans l'histoire navale s'était produite : 215 sous-marins venaient de descendre en quelques heures au fond de l'eau. La guerre se termina trois jours plus tard. D'après l'article



Les équipages évacuent leurs navires.

2 de la capitulation : «toutes les forces armées allemandes de terre, de mer et de l'air devaient cesser les hostilités le 8 Mai, à 23 h 1 heure d'été de l'Europe centrale, demeurer sur leurs positions et déposer leurs armes».

Les quarante trois U-boote qui se trouvaient encore en mer obéirent, non sans réticence, à l'ordre qui leur avait été donné de faire surface, signaler leur position et se diriger vers les ports désignés en arborant un pavillon noir signifiant qu'ils se rendaient.

Ils se rendirent dans différents ports. Vingt trois gagnèrent la Grande Bretagne, trois les Etats-Unis, quatre le Canada. D'autres prirent la direction de la Norvège ou de Kiel et l'un alla se saborder devant Porto. Trois seulement manquaient à l'appel, l'U-530, l'U-977 et l'UX-306. Les deux premiers arrivèrent en Argentine des semaines après la fin des hostilités. Quant à l'UX-306, il fallut attendre plusieurs mois avant de savoir ce qui lui était advenu.

Pas d'armistice pour l'UX-307

Le 8 Mai 1945, alors que toutes les stations de radiodiffusion annonçaient la capitulation de l'Allemagne, à cent mètres sous la surface de la mer, entre l'Islande et l'île Jan Mayen, il faisait route vers le Pôle. Cent dix tonnes de mazout remplissaient ses soutes, de quoi faire l'aller-retour Wilhelmshaven-centre Amérique. L'équipage disposait de deux mois de vivres.

Le 9 à l'aube, le commandant du sous-marin, le lieutenant de vaisseau von Bergen entra dans le poste d'équipage et s'adressa à ses hommes :

- Camarades de combat. J'ai décidé que notre sous-marin ne serait ni sabordé, ni remis aux Anglais ou à toute autre puissance. Mon intention est de vous conduire à travers les mers jusqu'à ce que nous ayons trouvé asile et protection dans une nouvelle patrie. Si l'un seul d'entre vous désapprouve mon projet, je m'inclinerai. Dans ce cas, nous ferons route vers la Norvège et déposerons sur la côte ceux qui en expriment le désir. Vous avez une heure pour réfléchir et me donner votre réponse. Le vote sera secret.

Vingt minutes plus tard, le résultat du scrutin fut proclamé. A l'unanimité, officiers et équipage faisaient confiance à leur commandant.

Aussitôt les dispositions furent prises. L'intention de von Bergen était au premier stade, de contourner les îles Britanniques par le nord pour rallier l'Atlantique à la hauteur du golfe de Biscaye. Les rations et l'eau potable seraient sévèrement rationnées. La vitesse du bateau serait réduite de moitié, car Dieu seul savait où il pourrait refaire le plein. Le jour, on naviguerait en plongée. La nuit, surface à allure normale de croisière pour recharger les batteries.

Deux semaines passèrent. Isolé au milieu de l'Atlantique, l'UX-307 faisait route vers le sud en direction de Funchal. Partout les navires alliés fouillaient les mers à la recherche des quelques sous-marins manquant encore à l'appel. Un message radio, capté par l'UX-307 apprit à von Bergen qu'une flotille de destroyers était basée à Funchal.

Il eut changé de cap aussitôt, si l'un de ses hommes n'avait manifesté le désir de ne plus participer à l'aventure et de débarquer à la première occasion. Il n'y avait pas trente six façons de le faire sous le nez de l'ennemi. Après avoir observé au périscope ce qui se passait dans le port de Funchal et avoir constaté qu'aucune fumée ne s'échappait des cheminées de destroyers qui s'y trouvaient, c'est-à-dire qu'il leur faudrait plusieurs heures pour être à même de prendre la mer, von Bergen, invita le réfractaire à quitter le bord, muni d'un scaphandre léger, d'un canot pneumatique et d'un pistolet à signaux, par un des tubes lance-torpilles.

Une heure plus tard, ayant aperçu dans l'oculaire du périscope l'homme émerger, sain et sauf à la surface et se hisser dans le canot, il donna l'ordre de faire route, à petite allure vers les îles Canaries.

A quelques milles de Ténériffe, von Bergen découvre au périscope un petit voilier isolé. L'UX-307 fait immédiatement surface et arraisonne le navire, un vieux raffiot monté par quatre individus loqueteux, qui ouvrent des yeux ronds. Il transporte à Ténériffe une cargaison de fruits et de légumes. Excellente occasion pour renouveler les provisions du bord. Plusieurs quintaux de légumes frais changent de bord, dûment payés en livres sterling.

Après vingt jours de navigation ininterrompue, l'UX-307 se retrouva dans la mer des Caraïbes. Sous l'effet du climat, les premières querelles éclatèrent entre les membres de l'équipage et il s'en fut de peu qu'une mutinerie n'éclatât.

Soucieux d'économiser au maximum ses réserves de mazout, von Bergen avait décidé de s'en remettre aux courants pour porter son bateau vers la côte, toutes les fois que c'était possible. Les provisions et l'eau potable étaient distribuées avec la plus extrême parcimonie. Les batteries étaient presque à plat. Le bateau restait plongé dans l'obscurité, à l'exception du couloir central faiblement éclairé par la lumière qui tombait du kiosque. Von Bergen passait de longues heures sur le pont, s'attendant à tout moment à voir la révolte éclater.

Et ce à quoi il s'attendait, finit par se produire. Par l'intermédiaire d'un quartier-maître, son équipage lui fit savoir qu'il demandait à rejoindre immédiatement la côte la plus proche. Pour eux l'aventure était terminée. Libre au commandant et à ceux qui voulaient le suivre de continuer.

Un étrange marché

Von Bergen s'inclina et donna l'ordre de se préparer à aborder le navire dès que la côte serait visible. Il se rendrait au premier navire en vue. Le premier navire à se présenter, alors que le sous-marin dérivait vers le littoral vénézuélien, fut le croiseur-école argentin «Alberto». Il stoppa ses machines à quelques encablures de l'UX-307 et mit une embarcation à la mer.

Amené à bord du croiseur, von Bergen eut la surprise de s'entendre proposer par le commandant argentin un étrange marché. «Si vous disposez de torpilles du type 15 ou LUT, vous m'en cédez une de chaque sorte, en échange de quoi je vous fournis le carburant et les provisions nécessaires. Et je vous donne ma parole d'officier de garder notre rencontre secrète jusqu'à mon retour au port, dans une douzaine de jours. Avec l'espoir que vous et votre équipage parveniez à rejoindre un endroit où il vous sera pos-

sible de vous recréer une nouvelle existence. «Sommes-nous d'accord?»

Accord conclu aussitôt. L'UX-307 échangea deux torpilles contre cent vingt tonnes de mazout et des provisions à en bourrer ses soutes. Ce qui détint l'atmosphère à bord, aussitôt. L'équipage pria son commandant d'oublier la scène du matin. Et le sous-marin changea de cap. Direction sud. Objectif; passer le cap Horn, puis s'enfoncer dans le Pacifique, loin des zones battues par les marines alliées, ce qui lui permettrait de naviguer en surface.

L'odyssée de l'UX-307 mériterait un livre. Bornons-nous à dire qu'après deux nouvelles semaines de navigation difficile il se trouvait dans les eaux froides, semées d'icebergs; le sous-marin se retrouva à la pointe extrême du continent américain, en vue du canal de Beagle. Avec des réserves de mazout et des provisions de vivre au plus bas.

8. La dernière navigation du dernier «loup gris»

Plus de croiseur argentin, désormais en vue pour le ravitailler, mais une vedette de trafiquants d'armes, commandée par un déserteur américain, qui proposa à von Bergen, qui s'offrit à le ravitailler pour autant, qu'il accepte de transporter, sous leur surveillance, une cargaison d'armes en un point secret de la côte indochinoise.

Von Bergen accepta la proposition, après mûre réflexion, pour autant qu'il obtienne pour lui et pour ceux de ces hommes qui ne souhaitaient pas poursuivre l'aventure un passeport uruguayen et un visa d'entrée dans ce pays. Il l'obtint.

Six de ses hommes, seulement, avaient décidé de continuer, dont le plus haut en grade, le premier maître Buchel qui fut désigné par le trafiquant pour assumer désormais le commandement du sous-marin avec un équipage de fortune. Après plusieurs semaines d'exercices destinés à familiariser celui-ci avec les manœuvres, l'UX-307 reprit son errance. Il arriva en mer de Chine, après avoir contourné l'île de Cook, les Fidji, les Salomon et Bornéo.

Plongées, attentes sans fin par douze mètres de fond, fumées de long-courriers et voiles de jonques apparaissant sur l'horizon d'une mer de limons et de boue entraînés par le Mékong, telle fut sa dernière navigation. La livraison des armes se fit à la pointe de la presqu'île de Camau. A la suite de quoi, l'UX 307 s'éloigna, cap sur l'est, vers une destination qui reste inconnue.

Et qu'il n'atteint jamais d'ailleurs puisque quelques heures plus tard, alors qu'il naviguait en plongée, il heurta une épave, par vingt cinq mètres de fonds. Le surlendemain, un cotre siamois recueillit dix hommes épuisés, installés dans des canots pneumatiques individuels à hauteur de l'île de Poula Pajang.

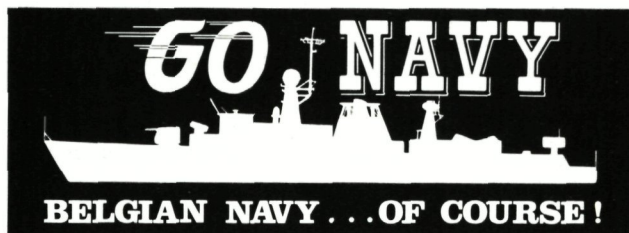
Ainsi se termina la bataille de l'Atlantique par l'odyssée extraordinaire du dernier sous-marin allemand, dont le commandant n'avait pas voulu admettre la capitulation.

Elle avait coûté cher tant aux Allemands qu'aux alliés. Côté alliés: 2.603 navires de commerce coulés pour un total de 13 millions et demi de tonnes plus 175 navires de guerre. Côté allemand: 784 U-boote coulés sur les 1.162 construits. Pour les sous-marins allemands, les pertes avaient dépassé toute mesure. Sur 40.900 hommes, 28.000 avaient perdu la vie et 5.000 avaient été faits prisonniers.

Si au cours de cette série, nous avons davantage parlé des événements qui ont émaillé la bataille de l'Atlantique que de ceux qui se sont déroulés sur et sous d'autres mers et océans, c'est qu'elle fut la seule campagne de la Seconde Guerre Mondiale qui ait duré du premier au dernier jour.

EN... NIEUW!

ET... NOUVEAU!



ZELFKLEVER

25 F

Portkosten 8 F

AUTO-COLLANT

25 F

Frais de port 8 F

Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs: 100,- fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 25,- fr.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix: 100,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 25,- Fr.

Avez-vous déjà la
« Cravate force navale » ?

Pour seulement 320,- fr. + 25,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een
« Zeemachtdas » ?

Voor slechts 320,- fr. + 25,- fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le payment sè fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

Termen met betrekking tot de brandbestrijding aan boord

Door Oppermeester J.B. Dreesen

Vuur is eeuwenlang aan boord van de houten zeilschepen een probleem geweest. De zeeman at meer koud dan warm, en van verwarming of droogkamers was er aan boord helemaal geen sprake. Het enige vuur dat geduld werd was in het keukenfornuis. Het stond afzonderlijk opgesteld aan dek in een houten keet, de kombuis. Klaar om bij het minste gevaar over boord gekiept te worden. Voor het gebruik van lampen, alsook voor het roken beneden-deks bestonden strikte voorschriften, die praktisch dagelijks door de PROVOOST herhaald werden. Dit gebeurde onveranderlijk bij het opzetten van de eerste wacht omstreeks acht uur 's avonds. De provoost gaf drie stokslagen tegen de grote mast en zong zijn lied «**LIED VAN DE PROVOOST**». Na de laatste regel werd de scheepsklok geluid.

Het lied had een geijkte vorm waarin inlichtingen en raadgevingen gemengd waren. Het begon steeds met de woorden:

Hoort, mannen, hoort
Van de eene zij tot de andere voort
Van de wacht tot naar de kooi
Om daar te rusten mooi

Vervolgens kwam de waarschuwing voor hen die de wacht niet hadden, om van het dek te verdwijnen; de aanduiding van het kwartier dat de wacht moest opgaan en een smeekbede voor een goede wacht en een behouden vaart. Het einde klonk als volgt:

Keer het glas en lui de klok
Wachtsvolk naar boven, de rest naar de kooi

VOOR, LICHT en PIJPJES UIT

Rollezer, wachtsvolk luistert naar je namen.

Eenmaal afgemeerd in de haven werd aan boord niet meer gestookt. De maaltijden werden klaar gemaakt in kookhuizen aan de wal, die in elke haven voorzien waren.

Met de opkomst van de ijzeren schepen verbeterde de toestand maar brandgevaar bleef aan boord een constante dreiging. Geleidelijk aan groeide het arsenaal van de brandbestrijding aan en kreeg het zijn eigen terminologie die aan het algemeen Nederlands ontleend werd. Het loont dan ook wel even de moeite deze terminologie te overlopen. Zeer voornamelijk bij de **BRANDBESTRIJDING** aan boord van een schip is de **HOOFDBRANDBLUSLEIDING**, een systeem van leidingen dat het gehele schip kan voorzien van buitenboords water onder druk. In ieder hoofdcompartiment bevindt zich een aftakking van de brandbusleiding, voorzien van **AFSLUITER** en **KOPPELING**. Dit geheel noemt men een **STANDPIJP**.

Benedendeks werden de **PERSBRANDBLUSLANGEN** in aangekoppelde toestand bij de standpijp opgeborgen. Door middel van **VERDEELSTUKKEN** kan men twee of meer **AANVALSSLANGEN** op één **TOEVOERSLANG** aansluiten. Een verdeelstuk zonder afsluiter noemt men een **BROEKSTUK**.

De koppelingen kunnen **DRUKKOPPELINGEN** zijn

(meestal Brits van oorsprong) of **SCHROEFDRAADKOPPELINGEN** (meestal Amerikaans van oorsprong).

VERLOOPSTUKKEN hebben tot doel de koppelingen van één soort aan te kunnen sluiten op koppelingen van een andere soort of diameter.

Het uiteinde van de slang wordt voorzien van een **STRAALPIJP**, die het water op de gewenste wijze verspreidt. Meestal zijn drie soorten straalpijpen in gebruik. De meest courante is wel de **VERSTELBARE STRAALPIJP**, waarmee een **GEBONDEN STRAAL**, een **NEVELSTRAAL** en een **WAAIERSCHERM** kan worden gegeven.

Een tweede soort straalpijp bestaat uit een **AFSLUITER** waarop een **NEVELLANS** gekoppeld wordt. Dit soort straalpijp kan ook zonder nevellans gebruikt worden. Men voorziet dan de opening, waaruit de nevellans verwijderd werd, met een **SPROEIKOP**. Door middel van een **HANDEL** kan men de straalpijp instellen op een **gebonden straal**, een **SPROEISTRAAL** of «**dicht**».

Last but not least komt dan de **SCHUIMSTRAALPIJP**. Ze wordt voor het gebruik op een brandslang gekoppeld, en is voorzien van een rubberen **ZUIGSLANG** met **STEEKPIJP**, die door de bovenkant van een **blik SCHUIMVLOEISTOF** wordt gestoken. Wanneer er water door de **MENGKAMER** van de straalpijp stroomt, worden **SCHUIMVLOEISTOF** en **LUCHT** aangezogen, die zich met het water tot schuim vermengen.

Verder worden als **BLUSMIDDEL** gebruikt de **DRAAGBARE** en de **RIJDBARE BLUSTOESTELLEN** en de **MOTORSPUITEN**. Bij de draagbare blustoestellen klasseren wij de **DROOGPOEDERBLUSSER** en de **KOOLZUURSNEEUWBLUSSERS**. De eerste bestaat uit een **POEDERHOUDER**, een **DRUKHOUDER** voor het **UITDRIJFGAS**, een **slang** en een **straalpijp**. De poederhouder is gevuld met het zg. **BLUSPOEDER**, een uiterst fijn verdeeld poeder. Het tweede toestel is voorzien van een **HOGEDRUKSLANG** tussen de **cilinder** en de **EXPANSIEKAMER**. De rijdbare blustoestellen worden gevormd door een groter model van voornoemde blustoestellen op een **STEEKWAGEN** of **AANHANGER** te plaatsen.

MOTORSPUITEN, die dienst kunnen doen als de hoofdbrandblusleiding is beschadigd, of als de pompinstallaties buiten werking zijn gesteld, zuigen het water aan door een zuigslang, die met een **ZUIGKORF** buitenboord wordt gehangen.

Munitiebergplaatsen en hangars zijn uitgerust met snel werkende **SPROEI-INRICHTINGEN**, die van centrale punten uit kunnen bediend worden. De munitiebergplaatsen zijn bovendien voorzien van een **ONDERWATERZETINRICHTING**. Zij kunnen, evenals de sproeinrichtingen op afstand worden bediend.

Gewoonlijk bevinden zich aan boord ADEMTOESTELLEN, niet te verwarren met de «ademhalingsapparaten» in gebruik bij de geneeskundige dienst, die altijd klaar moeten zijn voor onmiddellijk gebruik. De voorkomende typen zijn; het ZUURSTOFTOESTEL; het PERSLUCHTTOESTEL en het ROOKMASKER met VERLENGSLANG.

Gasmakers mogen niet bij het blussen worden gebruikt.

Bij de AANVULLENDE UTRUSTING klasseren we de STAAFLANTAARNS, HOOFDLAMPEN, SCHIJNWEPERS, DRAAGBARE BATTERIJLAMPEN, WITWOLLEN PAKKEN, BRANDWEERHELMEN, HITTE VASTE HAND-

SCHOENEN, GELAATSBESCHERMERS en LAARZEN.

Uit de wacht aan boord of aan de wal wordt een BRANDPIKET gevormd, dat ingedeeld is in één of meerdere BRANDPLOEGEN. Al naar gelang de taak die JANMAAT te vervullen heeft, wordt hij STRAALVOERDER, SLANGENGELIDER, MASKERDRAGER, POMPBEDIENDE of gewoon HELPER genoemd.

Nog even een bedenking. Aan boord van een schip is BRANDPREVENTIE even belangrijk als de BRANDBESTRIJDING. Men zegge het voort.



KREDIETBANK

**50.000
BETONBLOKKEN VAN 35 TON
WORDEN TER PLAATSE GEGOTEN
EN IN DE NOORDZEE GEDROPT**

Om Zeebrugge verder uit te bouwen tot een van de modernste diepzeehavens van West-Europa.



PASSAGIERS-
EN VRACHTVERVOER
OP DE NOORDZEE

INTERKONTINENTAAL
CONTAINER- EN
RO/RO-VERKEER

INVOER VAN
GRONDSTOFFEN EN
ENERGIEPRODUKTEN

DIVERSE
KONVENTIONELE
CARGO'S

RUIMTE VOOR
NIEUWE
VESTIGINGEN

ZEEBRUGGE



MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
L. Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge Tel (050) 44 42 11 (6 l) Telex 81 201

De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine
koekjes. Knapperig of zacht.
Droog, met vulling. Met
chocolade of vanille. Kleine
stukjes paradijs, met liefde en
vakkennis bereid.



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 750,- fr.



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Lienart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortstwg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

31e jaargang - neptunus 1985 - 31e année

5/85

nr 207 - no 207

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk

libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1985 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent